Andreea-Loreta Cercleux

DINAMICA SPAȚIULUI URBAN

II 468 293
BCU IAȘI

EDITURA UNIVERSITARĂ

II 468 293
BCU IASI

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

DINAMICA SPAȚIULUI URBAN

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Andreea-Loreta Cercleux

Facultatea de Geografie, Universitatea din Bucureşti

873733

DINAMICA SPAȚIULUI URBAN

0 000011 16391 BCU IAŞI

BIBLIOTECA CENTRALĂ UNIVERSITARĂ "M. EMINESCU" • IAŞI •
31. AUG. 2021
ALE

EDITURA UNIVERSITARĂ
Bucureşti, 2016

BCU IAŞI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Referent ştiinţific: Prof. univ. dr. Ioan Ianoş

Redactor: Gheorghe Iovan
Tehnoredactor: Andreea-Loreta Cercleux
Coperta: Andreea-Loreta Cercleux
Imaginea de pe copertă: Panoramă de pe Acropole, Atena

Editură recunoscută de Consiliul Naţional al Cercetării Ştiinţifice (C.N.C.S.) şi inclusă de Consiliul Naţional de Atestare a Titlurilor, Diplomelor şi Certificatelor Universitare (C.N.A.T.D.C.U.) în categoria editurilor de prestigiu recunoscut.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
CERCLEUX, ANDREEA LORETA
Dinamica spaţiului urban / Andreea-Loreta Cercleux. - Bucureşti : Editura Universitară, 2016
Conţine bibliografie
ISBN 978-606-28-0442-8

911.375

DOI: (Digital Object Identifier): 10.5682/9786062804428

© Toate drepturile asupra acestei lucrări sunt rezervate, nicio parte din această lucrare nu poate fi copiată fără acordul Editurii Universitare

Copyright © 2016
Editura Universitară
Editor: Vasile Muscalu
B-dul. N. Bălcescu nr. 27-33, Sector 1, Bucureşti
Tel.: 021 – 315.32.47 / 319.67.27
www.editurauniversitara.ro
e-mail: redactia@editurauniversitara.ro

Distribuţie: tel.: 021-315.32.47 /319.67.27 / 0744 EDITOR / 07217 CARTE
comenzi@editurauniversitara.ro
O.P. 15, C.P. 35, Bucureşti
www.editurauniversitara.ro

BCU IAŞI CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Cuprins

Introducere 9

Capitolul 1. Definiția spațiilor urban și suburban 12
1.1. Spațiul urban – introspecțiune în timp 12
1.2. Spațiul suburban, ca spațiu tampon. Interpretări diferite ale conceptului 15

Capitolul 2. Metabolismul urban și dinamica spațiului urban 18
2.1. Aspecte introductive 18
2.2. Funcționarea metabolismului urban. Categorii de fluxuri urbane 19
2.3. Schimbări determinate de variația fluxurilor de intrare si ieșire 24
2.3.1. Cauzele principale ale variației fluxurilor de intrare și ieșire 25
2.3.2. Înțelegerea evoluției fluxurilor de intrare și ieșire prin analiza efectelor asupra economiei urbane 28

Capitolul 3. Dinamica formei urbane 33
3.1. Principalele categorii de factori „responsabili" de dinamica formei urbane 33
3.2. Considerații principale privind evoluția orașului 35
3.2.1. Orașul antic și în Evul Mediu 35
3.2.2. Orașul industrial 36
3.2.3. De la orașul industrial la cel postindustrial. Procese de creștere și evoluție în teritoriu 37

BCU CLUJ / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

3.2.4. Urbanizarea spațiului european – o scurtă analiză 40

Capitolul 4. Schimbări în morfologia urbană 43
4.1. Noțiuni generale 43
4.2. Analiza morfologiei urbane, în timp și spațiu 45
4.2.1. Planul 46
4.2.2. Parcela 50
4.2.3. Țesutul construit 51
4.2.3.1. Construcțiile 52
4.2.3.2. Străzile 59
4.2.3.3. Piețele 60
4.2.3.4. Spațiile verzi 60
4.2.3.5. Parcările 62
4.2.4. Utilizarea terenurilor 62
4.2.5. Situl 63
4.3. Tipologia morfologică a orașelor la nivel mondial, în funcție de evoluția culturală și economică 65

Capitolul 5. Economia urbană și impactul acesteia asupra spațiului 71
5.1. Zonele funcționale urbane 72
5.2. Reconversia funcțional-economică a spațiului urban ... 74
5.3. Industriile creative 81
5.4. Economia socială 86

Capitolul 6. Efectele schimbărilor din economia urbană asupra spațiului suburban 87
6.1. Raportul oraș - spațiu suburban, analizat prin prisma CBD-urilor 87
6.2. Delocalizarea activităților industriale 93
6.2.1. Descentralizarea industrială 93

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

6.2.2. Dezindustrializarea 94
6.3. Noi activități economice în spațiul suburban 99
6.4. Modele de dezvoltare a procesului de suburbanizare ... 102
6.5. Evoluția altor forme de interacțiune urban-rural 108

Capitolul 7. Tranziția urbană 111
7.1. Imaginea urbană – abordare generală 111
7.2. Regenerarea urbană, un proces complex şi necesar 113
7.3. Reabilitarea şi dinamica centrelor istorice şi a cartierelor, mai vechi sau mai noi 116

Capitolul 8. Către *smart city* prin regândirea spațiului urban 120
8.1. Premisele dezvoltării de *smart cities* 120
8.2. Oraşul durabil, la baza conceptului de *smart city* 121
8.3. De la oraşul durabil la *smart city* 128
8.4. *Smart cities* la nivel mondial 134

Bibliografie 140

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Introducere

Lucrarea abordează evoluția în timp și spațiu a procesului urbanizării, a cărui dinamică a devenit și continuă să fie tot mai accelerată în ultimele decenii. Adresându-se în special studenților și masteranzilor din domeniul Geografie, lucrarea se dorește a fi o examinare a principalelor etape, procese și evenimente din dinamica spațiului urban la nivel mondial. Această modalitate de analiză se bazează pe cercetarea următoarelor aspecte: fluxurile care traversează spațiul urban, dinamica formei urbane, schimbările în morfologia urbană, economia urbană și efectele diferitelor mutații asupra orașelor și spațiilor suburbane, tranziția urbană și conceptul de *smart city*. Temele sunt tratate luând în considerație o varietate de spații urbane, cu caracteristici diferite din punct de vedere economic, social și cultural.

Urbanizarea a fost influențată de-a lungul vremii de o serie de evenimente ce pot fi grupate în: ciclurile economice; tranziția demografică; transformările aduse de revoluția agricolă care au condus la creșterea populației urbane; avantajele revoluțiilor industriale în plan tehnic și economic ce au permis extinderea în spațiu a orașelor; schimbările înregistrate în domeniul transporturilor și comunicații și care au supus orașele la o serie de transformări continue.

Spațiul urban variază ca și întindere, distanță și relații între grupurile umane, acestea transformându-l în funcție de nevoile de moment. Spațiul urban este, deci, imaginea interacțiunii grupurilor sociale în calitatea acestora de utilizatori ai spațiului urban. Se remarcă un contrast între creșterea urbană rapidă în cazul unor orașe și stagnarea sau declinul în cazul altora. În timp ce unele orașe dispar

(ghost-cities în S.U.A., oraşe miniere), altele se dezvoltă şi devin oraşe mari sub impactul avantajelor aduse deja de câteva decenii de conceptul oraşelor noi, în care atenţia se îndreaptă spre ameliorarea mediului de locuit, crearea de condiţii mai bune, echiparea locuinţelor, proximitatea locurilor de muncă, dezvoltarea transporturilor prin reducerea traficului şi alte obiective.

Dezvoltarea industriei începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea a determinat creşterea numărului locuitorilor urbani. Astfel, populaţia Londrei va trece de la 3 milioane în 1860 la 7 milioane de locuitori în 1910. Dacă într-o primă etapă, presiunea a fost resimţită la nivelul oraşelor vechi, pe măsură ce o serie de noi oraşe se vor contura în paralel, acestea vor primi un număr tot mai mare de locuitori.

După cel de-al doilea război mondial, oraşele societăţilor capitaliste urmăresc o nouă direcţie de dezvoltare urbană, bazată pe diversificarea serviciilor, împingerea industriei grele în afara oraşului, respectiv către periferii şi spaţiul suburban, dezvoltarea tehnopolilor, a parcurilor şi a centrelor de afaceri. Vechea direcţie de dezvoltare a oraşelor deja metropole, respectiv a oraşului industrial atât de comun secolului al XIX-lea, va deveni direcţia primordială de afirmare a oraşelor societăţilor socialiste prin concentrarea industriei în interiorul şi la marginea oraşelor, apariţia de noi cartiere pentru forţa de muncă nou sosită şi măsuri de uniformizare a condiţiilor de viaţă.

După 1970, sub impactul crizelor economice şi a problemei siguranţei resurselor, dar şi a globalizării economice, oraşele capitaliste vor parcurge o nouă etapă, aceea a dezindustrializării şi terţiarizării, urmată după 1990 şi de oraşele socialiste. Metropolizarea va însemna dezvoltarea

zonelor suburbane, dar şi a celor periurbane din punct de vedere economic (delocalizări industriale, noi implantări în industrie şi servicii).

Perioada actuală corespunde tranziţiei de la ideea metropolelor considerate importante motoare de creştere economică la conceptul de *smart city*. În cazul oraşelor mari, preocupările se îndreaptă spre latura creativă a mediului urban, mai mult decât inovatoare aşa cum a fost analizată în ultimele decenii, şi creşterea condiţiilor confortului urban respectând, totodată, principiile sustenabilităţii.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Capitolul 1. Definiția spațiilor urban și suburban

1.1. Spațiul urban – introspecțiune în timp

Spre deosebire de spațiul rural, spațiul urban presupune câteva atribute clare, și anume: un grad mai mare de concentrare a populației, o densitate însemnată a construcțiilor, o echipare tehnică adecvată, o diferențiere evidentă a zonelor funcționale, o gamă largă de servicii oferite populației și puține activități agricole.

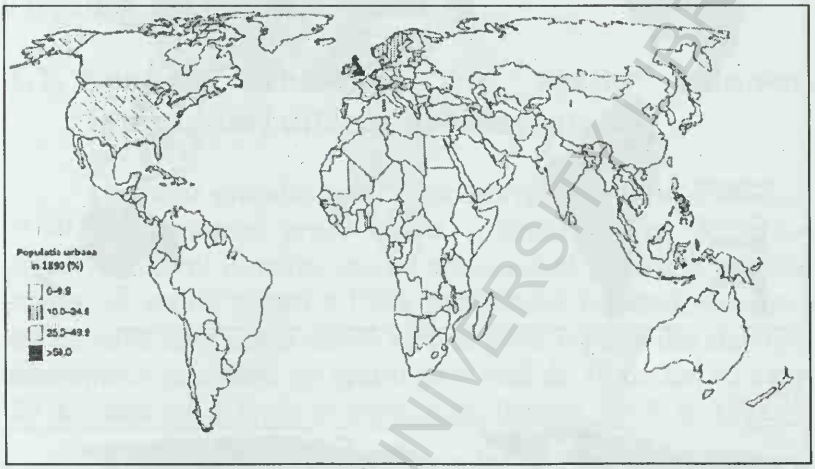
Dezvoltarea rapidă a orașelor și creșterea densității populației urbane (fig. nr. 1 - a, b, c, d) conduc treptat la apariția fenomenului de aglomerare. Mobilitatea populației în creștere în ultimele decenii s-a reflectat în mărimea aglomerațiilor, dar și a limitelor acestora. Este binecunoscut faptul că orașele s-au confruntat tot mai mult în secolul al XX-lea cu problema stabilirii și gestionării limitelor administrative, îngreunată de opoziția localităților de la periferie care refuză înglobarea acestora. Dacă orașe precum Los Angeles, New York, Philadelphia, San Francisco sau Chicago se înscriu în categoria orașelor care au crescut într-o pondere redusă în suprafață, Sydney, Zurich, Bombay, Calcutta sau Moscova au cunoscut o extindere a suprafeței urbane (Beaujeu-Garnier, 1980, p. 98).

În condițiile posibilității producerii de blocaje de dezvoltare, orașele se extind către periferii, atât din punct de vedere al producției, cât și din punct de vedere al locuirii. Noile activități care apar sub impactul dezvoltării se instalează direct în spațiile situate la marginea orașelor și care le oferă o serie de

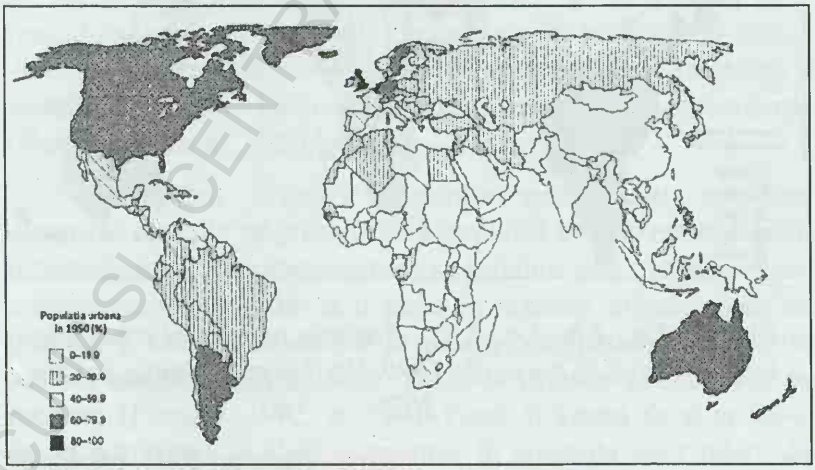
BCU Cluj / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

avantaje: suprafețe mai mari, prețul redus al terenurilor, apropierea de marile axe de circulație etc.

1.a.

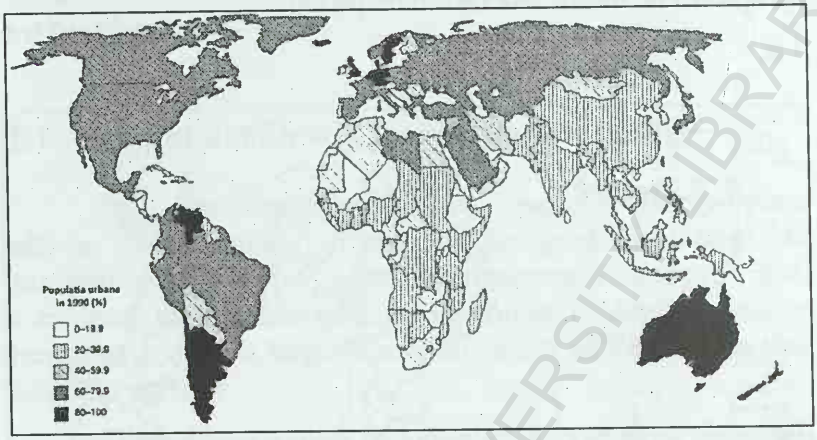


1.b.



BCU IASI CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

1.c.



1.d.

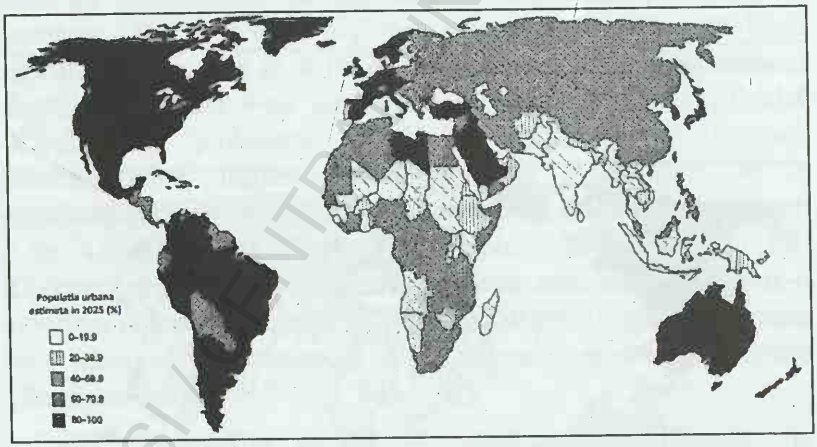


***Fig. nr. 1.a., 1.b., 1.c., 1.d.** – Evoluția populației urbane la nivel mondial în perioada 1890-1990 și previziunile pentru 2025*

Sursa: Pacione, 2003, pp. 68-69

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Tehnologia a contribuit la încurajarea acestor noi localizări începând cu secolul al XX-lea dar, mai ales, după anii 1950 odată cu folosirea la scară largă a automobilului sau a echipamentelor de conservare a produselor grație refrigerării și congelării, dar și a comunicațiilor.

1.2. Spațiul suburban, ca spațiu tampon. Interpretări diferite ale conceptului

În jurul orașelor mari s-au dezvoltat începând cu anii 1960 așa-numitele *orașe-satelit*, primele astfel de orașe apărând în jurul Londrei, model preluat apoi și de alte capitale europene: astfel, pentru a frâna dezvoltarea Londrei, s-a decis amenajarea unor orașe-satelit care să preia o parte din funcțiile metropolei, rezultând un spațiu pe o rază de 50 de km cu circa 20 de orașe noi și orașe în expansiune (Isnard, 1978, p. 127).

Creșterea în suprafață a orașelor se realizează sub forma *aglutinării*, produsă în puține cazuri sub formă circulară. Cea mai întâlnită situație este cea a dezvoltării periferiilor în *pată de ulei*, care cunoaște mai multe etape: 1) dezvoltarea de-a lungul axelor de comunicație importante; 2) urbanizarea căilor de acces transversale construite; 3) introducerea în intravilan a terenurilor agrare intercalate printre zonele deja urbanizate (Beaujeu-Garnier, 1980, p. 104).

În afara *creșterii* datorate *specificului* acestora, dinamica orașelor se produce sub impulsul unei *creșteri banale,* înțeleasă drept acea creștere care se produce automat ca urmare a apartenenței orașelor la o serie de sisteme urbane, ceea ce implică o creștere raportată la media înregistrată la nivel de sistem, alături de participarea factorilor *exogeni* și *endogeni* de creștere (Pumain, 1982, p. 190). Poate fi vorba de o *anexare* sau subordonare la nivel economic, în prezența unor relații de

interdependență sau de interacțiune. Spațiul urban polarizează zona din jur și poate chiar să o ierarhizeze. Orașul este un spațiu într-o permanentă organizare, la nivelul căruia de-a lungul timpului un principiu a rămas mereu valabil, și anume *centralitatea dinamică* (Isnard, 1978, p. 123).

Există și urbanizarea *dependentă* ce se referă la dezvoltarea orașelor din interiorul țărilor dependente din punct de vedere economic. Reflectată și în conturarea zonelor din apropierea mediului urban, această dependență a evoluat de-a lungul timpului sub trei forme de dominare: *dominare colonială* (caracterizată prin exploatarea resurselor și suveranitate politică), *dominare capitalistă-comercială* (schimburi comerciale ce au la bază procurarea de materii prime sub valoarea lor reală și deschiderea de noi piețe pentru produsele manufacturate la prețuri mai mari decât valoarea acestora); *dominarea imperialistă industrială și financiară* (prin investiții speculative și industrii locale care au drept obiectiv controlul asupra importurilor de către marile societăți transnaționale) (Castells, 1975a, p. 64).

Astfel, mediul urban și suburban din aceste țări evoluează sub diferite forme. Amintim înființarea orașelor de tip colonial - de exemplu, a orașelor spaniole din America Latină - sau fondarea orașelor de tip comercial și a porturilor, respectiv a unor centre de afaceri legate de marea metropolă, precum orașele engleze de-a lungul rutei comerciale către India, orașele portugheze în Brazilia și Africa sau orașele olandeze în Asia de Sud-Est (Castells, 1975a, p. 65).

Odată cu anii 1990, distanța dintre global și local se diminuează și avem de-a face cu *glocalizare* (Robertson, 1992, *apud* Claval, 2007, p. 74), înțeleasă drept întrepătrunderea

globalului cu localul, cu rezultate unice în arii geografice diferite.

De-a lungul secolului al XX-lea, formele de evoluție ale parcursului urban impuse de condiții sau cauze extrem de diverse au condus la apariția unor noi spații urbane, mai complexe şi tot mai dinamice, ce implică o relaționare „vitală" a *spațiului urban propriu-zis* cu spațiul din jurul său, mai apropiat sau mai îndepărtat, cunoscut sub diferiți termeni: *suburban*, *periurban*, *edge-city* (respectiv un centru urban periferic cu peste 600.000 m^2 de spații birouri cu activități în domeniul industriei informației şi peste 70.000 m^2 suprafețe comerciale, ce oferă mai multe locuri de muncă decât locuințe - Garreau, 1991, *apud* Le Goix, 2005, p. 99), *oraş-satelit*, *pol de activități* etc.

La ora actuală, urbanizarea se dezvoltă cu o viteză impresionantă care, cu siguranță, va da naştere la noi transformări ale spațiului suburban. Aceste noi realități vor fi evidente într-o primă etapă la nivelul oraşelor mari, dar pe măsură ce procesul va evolua, alte oraşe vor transpune noile modele de evoluție în teritoriul acestora. În cazul fiecărei adaptări a unui anume model într-un nou spațiu urban, se va păstra însă o parte originală în noua reprezentare a modelului, dată de condițiile şi specificul locului.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Capitolul 2. Metabolismul urban şi dinamica spaţiului urban

2.1. Aspecte introductive

Analiza urbană a lui Jay Forrester scoate în evidenţă conexiunile dintre oraş şi spaţiul din jur, respectiv ideea că oraşul este un *sistem aproape închis*, aflat sub influenţa spaţiului extern pe care nu îl influenţează în mod determinant. (Deycke, 1982, pp. 251-252). Cercetările privind funcţionarea oraşului precum un sistem în general deschis sunt mult mai vechi, această idee fiind întâlnită şi în lucrările unor geografi români chiar din perioada interbelică (Ianoş, 2004, p. 6): de exemplu, analiza din 1941 a marelui geograf Vintilă Mihăilescu privind relaţiile dintre oraşe şi ariile din jur, studiate din punct de vedere al bunurilor îndreptate spre oraşe, unde erau transformate şi, ulterior, redistribuite pe arii variabile.

A considera oraşul ca un sistem jumătate închis, jumătate deschis este greu de admis, drept pentru care noţiunea de *optimal deschis* - introdusă în literatura de specialitate de profesorul Ioan Ianoş - este considerată a fi mai potrivită în condiţiile în care „existenţa şi funcţionarea oraşului nu pot avea loc fără păstrarea unui anumit grad de *autonomie* materială şi informaţională a entităţii respective" (Ianoş, 2004, p. 5).

Metabolismul urban reprezintă suma totală a proceselor tehnice şi socio-economice specifice oraşelor şi care rezultă în urma creşterii, producţiei de energie şi eliminării de deşeuri (Kennedy *et al.*, 2007, *apud* Kennedy, Pincetl, Bunje, 2011). Precum metabolismul organismelor, metabolismul oraşelor, mult mai complex însă, funcţionează prin consumul de resurse şi eliminarea deşeurilor (Kennedy, Pincetl, Bunje, 2011),

respectiv într-un ansamblu de activități urbane de absorbire, transformare și îndepărtare a materiei, energiei și informației (Crăciun, 2008, p. 76).

2.2. Funcționarea metabolismului urban. Categorii de fluxuri urbane

Orașul nu poate funcționa singur, în circuit închis, fără a comunica cu spațiul din jurul său, mai apropiat sau mai îndepărtat. Exteriorul îi oferă resurse (materii prime, energie, resurse alimentare etc.), așa cum și resursele din interiorul său reprezintă baza funcționării spațiului adiacent. Se conturează astfel o serie de fluxuri ce caracterizează procesul de cooperare reciprocă între oraș și mediul său extern.

Spațiul urban nu este, deci, static sau nu poate fi tot timpul static deoarece în lipsa pătrunderii unei noi energii sau informații se nasc tensiuni interne care, în final, vor determina deschiderea sa către exterior. Stagnarea conduce la imposibilitatea rămânerii în competiție cu orașele de aceeași talie și, în final, la regres.

Orașul stabilește cu mediul său extern schimburi de energie, masă, informații și financiare, unele permanente, altele temporare, în cadrul unor fluxuri de intrare și a unor fluxuri de ieșire (Ianoș, 2004, p. 6). Nu este vorba de o dominare a spațiului urban față de cel din vecinătate, ci de o completare, o *simbioză* la nivelul relațiilor și fluxurilor rezultate între cele două medii reprezentate prin cel intern (orașul) și cel extern (zona mai mult sau mai puțin apropiată acestuia).

Fluxurile de energie se compun din gama largă a resurselor și a categoriilor de energie care fac posibilă alimentarea orașului și a zonei înconjurătoare și, deci a

BCU IAȘI - CENTRUL DE VECHIME

funcționării activităților socio-economice în aceste spații (energii convenționale și neconvenționale), la care se adaugă energia umană, respectiv populația activă.

Fluxurile de masă fac referire la materii prime, produse, deșeuri și populația în ansamblul său, nu doar acea categorie a populației active. Urbanizarea presupune deplasarea populației din mediul rural către orașe, mobilitate ce conduce la o creștere, uneori impresionantă, a densității acesteia. Sosirile în mediul urban ridică adeseori problema organizării spațiului, reflectată în dificultăți în asigurarea de locuri de muncă, locuințe, dar și infrastructură de transport, servicii culturale etc. Ponderea importantă a populației active reprezintă un avantaj în amplificarea economiei locale datorită potențialului semnificativ de forță de muncă.

Fluxurile de informații reprezintă o categorie la fel de importantă precum cele anterior descrise întrucât intensitatea procesului de transmitere a informațiilor și masa informațională se reflectă în gradul de dezvoltare a orașelor. Orașul are trei funcții esențiale care îl deosebesc de aglomerările slab structurate, printre care și cea de informare. Astfel, pe lângă *funcția simbolică* dată de arhitectură, monumente și țesutul urban în ansamblul său care formează o totalitate socială și culturală cu identitate proprie și *funcția ludică*, respectiv jocuri de informare, întâlniri sau spectacole dramatice, un rol important îl are și *funcția de informare*, cartierul și strada fiind o sursă continuă de informații (Lefebvre, 1970, *apud* Moser, 2009, p. 164). În cadrul acestei categorii de fluxuri, *ideile* generează investiții și locuri de muncă. Capitalul forței de muncă și, implicit, productivitatea acesteia cresc prin experiența dobândită în mediul de lucru. Fluxurile de idei sunt în strânsă legătură și cu fluxurile de masă: de exemplu,

instituțiile educaționale dintr-un oraș pot prezice viitorul productivității.

Fluxurile de investiții. Orașul capitală sau metropola economică a unei țări este de obicei poarta de intrare a companiilor străine (Manzagol, 1980, p. 125). Fluxurile de investiții sunt direcționate cu precădere către marile orașe, centrele urbane de dimensiuni medii și mici fiind uneori dezavantaje în cazul acestei categorii de fluxuri. Totodată, sunt cazuri însă în care spații urbane mai mici se pot transforma în centre de atracție a masei investiționale atunci când dezvoltă o anumită specializare industrială (de vârf sau din categoria industriilor tradiționale) sau terțiară, transformându-se în poli de creștere de importanță locală sau chiar regională. Mai există și categoria orașelor satelit ale orașelor mari sau ale metropolelor care, de asemenea, evoluează și se individualizează prin conturarea unei anumite funcții economice, reprezentând un spațiu suport pentru orașul principal.

La nivelul marilor metropole se individualizează următoarele fluxuri (Castells, 1998, *apud* Le Goix, 2005, pp. 86-87): *fluxuri de informații* care pun în valoare relațiile economice și interacțiunile dintre metropole; *fluxurile umane*, respectiv migrațiile nord-sud ale forței de muncă înalt calificată și pe care, le-am putea defini drept o componentă a direcțiilor generale ale fluxurilor de migrație a forței de muncă est-vest și sud-nord; *fluxurile de servicii*, pe de o parte între orașe, dar și între fiecare dintre acestea și hinterland-ul său; *fluxurile financiare, ale schimburilor comerciale și culturale* la nivel mondial, reflectate în grade diferite de privilegiere a spațiilor și orașelor unele în raport cu altele.

Aceste abordări reflectă o relaționare strânsă a orașului cu spațiul din jur grație fluxurilor care tranzitează și care stau la

baza desfăşurării vieţii socio-economice interne (adică a oraşului) şi externe (a spaţiului din jurul mediului urban, ce poate varia ca întindere).

Spaţiul urban, tot mai eterogen pe măsură ce urbanizarea a avansat, este supus unei dinamici a schimbării şi prin interacţiunea cu mediul extern se structurează şi îşi conturează identitatea sa proprie. Aceasta nu înseamnă că nu are autonomie, ci doar că nu se poate dezvolta independent de mediul extern. Fluxurile, prin volumul şi participarea lor permanentă sau ocazională în procesul de comunicare intern-extern, stau la baza apariţiei sau adâncirii disfuncţionalităţilor urbane şi extraurbane, vizibile prin disparităţi mai mult sau mai puţin evidente în peisaj.

Spaţiul urban funcţionează astfel ca un sistem complex, caracterizat printr-o permanentă comunicare cu spaţiul său suburban şi periurban. Delimitarea spaţiului urban faţă de celelalte două devine dificilă deoarece între acestea există schimburi continui de energie, masă, informaţii şi capital care asigură funcţionarea oraşului în relaţie cu spaţiul din jurul său. Reglarea fluxurilor depinde de forţele convergente si divergente. Dacă forţele centrifuge provoacă mutarea funcţiilor din partea centrală a oraşului spre periferii şi dincolo de limitele oraşului, forţele centripete sunt determinate de atractivitatea oraşului.

Spaţiul urban este „un organism mult mai complex decât spaţiul rural", ce trebuie să îndeplinească funcţii multiple pentru care localizarea, dar şi relaţiile pe de o parte dintre componentele sale şi, pe de altă parte, cu mediul extern facilitează relaţiile de producţie şi consum (Isnard, 1978, pp. 101-102).

Spre deosebire de *metabolismul circular* întâlnit în natură, în care output-urile devin input-uri, asigurându-se astfel continuitatea în funcționarea ecosistemelor naturale, în cazul orașelor este vorba mai degrabă de un *metabolism linear* în care resursele sunt absorbite de către orașe fără a se pune prea mult problema originii acestora sau a destinației deșeurilor (Girardet, 2007, p. 125).

În orașe, sursele importate de hrană sunt consumate, iar materiile brute provenite din natură sunt procesate devenind bunuri de consum ce nu se mai întorc ca input în natură, ci mai degrabă sub formă de deșeuri depozitate. Pentru a îmbunătăți metabolismul urban și reduce astfel amprenta ecologică a orașelor este necesară gândirea de sisteme ecologice și aplicarea acestora (Girardet, 2007, pp. 125-126).

Deși în mediul urban este imposibilă asigurarea unui echilibru perfect precum în natură (circuitul apei în natură), o serie de output-uri ieșite din oraș se întorc totuși în interiorul acestora ca și inputuri, ce-i drept sub o altă formă: materii prime rezultate prin reciclarea unor deșeuri ieșite din oraș, materii prime procesate și reintroduse în oraș pentru a completa un ciclu de producție etc.

Evoluția așezărilor urbane are la bază procesul de *auto-organizare*, a cărui derulare este dependentă de intervențiile externe. Auto-organizarea reprezintă principalul motor al evoluției și este influențată de acumulările cantitative și calitative, respectiv de relațiile de tip feed-back rezultate din dezvoltarea internă a orașelor. În timp se produc acumulări sau, dimpotrivă, pierderi de masă, energie, informație și capital, care dau naștere la reorientări și intensificări de fluxuri investiționale, economice, demografice și de informații.

BCU "LUCIAN BLAGA" CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Intervențiile și proiectele urbanistice stau la baza întreruperii sau, din contră, intensificării generale a fluxurilor. De exemplu, amenajarea unor spații comerciale în oraș conduce la o intensificare a fluxurilor de energie (forță de muncă), masă (materii prime, produse și deșeuri, consumatori), dar și informaționale (sală de cinema, de exemplu), direct proporțional cu cele investiționale.

**** Situația la nivel național ****

În România, orașele post-decembriste au traversat o perioadă de evoluție identitară, înscriindu-se în prezent în trei categorii (Fleseriu, Eszter, 2012, pp. 136-140):

a) *orașe care își recâștigă identitatea*: Timișoara – prin legăturile istorice cu orașele din Europa Centrală, Brașov – grație profilului industrial și turistic sau Sighișoara – prin viața culturală intensă după 1990;

b) *orașe care își fabrică o nouă identitate*: Craiova – din industrie în sfera industriei și a serviciilor, Ploiești – din industrie în sedii pentru unele companii bucureștene, Zalău – din industrie către industrie și servicii, cu precădere turism;

c) *orașe care construiesc o evoluție simultană* a celor două menționate anterior: de exemplu, Constanța – economia portuară și funcția turistică au evoluat după 1990 pe baza avantajelor/dezavantajelor oferite de perioada antedecembristă.

2.3. Schimbări determinate de variația fluxurilor de intrare si ieșire

Reacția orașului prin mărimea și specificul său funcțional la modificările majore din mediu, la care se adaugă

BCU IAȘI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

intensitatea transformărilor interne, îşi pun amprenta asupra diversităţii fluxurilor de intrare şi ieşire.

2.3.1. Cauzele principale ale variaţiei fluxurilor de intrare şi ieşire

Variaţia în timp a fluxurilor de intrare şi ieşire dintr-un oraş este strâns legată de efectele pe care le-au introdus spaţial principalele fenomene generatoare de fluctuaţii la nivelul acestora. Aceste cauze principale nu au o acţiune permanentă, iar fiecare intervenţie este diferită de cea precedentă. Astfel, intervenţia unei anumite cauze este mai evidentă în anumite perioade din istoria evoluţiei oraşelor, pentru ca apoi aceasta să parcurgă o perioadă de latenţă până la o nouă manifestare care poate introduce bulversări mai importante decât cele anterioare.

1. Creşterea naturală a populaţiei, prin sporirea numărului de naşteri şi diminuarea mortalităţii, a permis o creştere numerică a populaţiei urbane la nivel mondial şi, implicit apariţia de noi spaţii urbane şi creşterea, respectiv transformarea celor deja existente.

2. Afluxul populaţiei rurale ca urmare a industrializării oraşelor a determinat o nouă traiectorie în evoluţia mediului urban: de exemplu, creşterea demografică în Anglia s-a produs ca urmare a avantajelor aduse de revoluţia industrială, impulsionată de revoluţia agricolă desfăşurată în perioada 1680-1720.

3. Dezvoltarea economică continuă a oraşelor prin afirmarea specializărilor industriale şi apoi a serviciilor s-a realizat direct proporţional cu explozia numărului de locuitori, veniţi la oraş în căutarea unui loc de muncă. Un exemplu îl reprezintă noile valuri ale migraţiilor europene la început de secol XX în oraşele din S.U.A. sau valurile imigranţilor sosiţi

din țările mai puțin bogate în orașele europene, în special după 1960: turcii și kurzii în Germania și Belgia; algerienii, marocanii și tunisienii în Franța; albanezii, marocanii, slovenii și tunisienii în Italia; vietnamezii, chinezii, indienii și pakistanezii în Marea Britanie; turcii, indonezienii și marocanii în Olanda; marocanii în Spania etc. În cazul unor orașe, s-au conturat treptat comunități importante ale imigranților ceea ce face ca în prezent aceste orașe să fie asociate minorităților: de exemplu, în Anglia, Bradford și comunitatea pakistaneză sau Leicester și comunitatea indiană. La acestea se adaugă migrațiile dinspre Mexic, Caraibe, Republica Dominicană, Haiti și Puerto Rico spre mediile urbane din S.U.A. și Canada (Erdeli, Dumitrache, 2009, p. 143).

Dezvoltarea economică urbană a cunoscut de-a lungul secolului al XX-lea transformări semnificative ca urmare a proceselor de dezindustrializare și terțiarizare care au antrenat mai departe variații la nivelul fluxurilor de intrare și ieșire din orașe. Aceste mutații au devenit și mai prezente la nivel mondial la început de secol XXI sub impactul în creștere al globalizării.

4. Catastrofele naturale (cutremure, secete, inundații etc.), pe de o parte, au afectat spațiile urbane de-a lungul timpului conducând la distrugerea unor părți ale orașelor, la strămutarea și chiar la dispariția acestora, iar pe de altă parte au participat la creșterea densității urbane și la expansiunea altor orașe receptoare de populație provenită din cele afectate: *cutremure* - cel din 1974 provocat de erupțiile vulcanice care a afectat orașul Ciudad de Guatemala sau cutremurul din Nepal produs în 2015 și care a provocat distrugeri nu doar la nivelul capitalei Kathmandu, dar și în alte centre urbane; *secete* - în ultimii ani, Las Vegas și tot mai multe orașe situate în zonele de deșert au fost afectate; *inundații* - în afara inundațiilor care

au afectat şi care pot reprezenta în prezent şi pe viitor o ameninţare pentru unele oraşe-port sau unele centre urbane situate de-a lungul arterelor hidrografice, schimbările climatice din ultimii ani vor constitui o ameninţare de producere a inundaţiilor în următoarele decenii în mari oraşe-port, precum New York, Tokyo, Amsterdam, Veneţia, Londra, etc.; gravitatea efectelor va fi şi mai mare în condiţiile creşterii rapide a populaţiei la nivelul oraşelor-metropolă şi, deci, a gradului de utilizare a terenurilor.

5. Cuceririle, revoluţiile, războaiele şi conflictele. Plecând de la cuceririle din antichitate, oraşele au evoluat neîncetat odată cu naşterea, înflorirea şi decăderea unor mari civilizaţii şi imperii (roman, bizantin, maya, aztec, incaş, mongol etc.). Ulterior, influenţa teritorială şi economică a marilor imperii coloniale şi-a lăsat amprenta, pe de o parte, prin transformarea radicală a unor oraşe, iar pe de altă parte prin înfiinţarea unor oraşe care au „moştenit" arhitectura, organizarea administrativă, politică, economică şi culturală a imperiului colonizator: New York de către olandezi în 1614, New Orleans de către francezi în 1718, Santa-Fe-de-Bogota de către spanioli în 1539, Jakarta de azi (sub denumirea de Batavia) şi Cape Town de către olandezi în 1619, respectiv în 1652 etc. Unele oraşe au preluat denumirea oraşelor colonizatorilor, un exemplu fiind Cartagena din Columbia înfiinţat în 1533 de către spanioli şi care poartă numele oraşului Cartagena din Spania, care la rândul său a împrumutat numele oraşului Carthage din Tunisia.

Revoluţiile de la sfârşitul secolului al XVIII-lea şi începutul secolului al XIX-lea au condus la naşterea statelor independente în America Centrală şi de Sud care au ieşit astfel de sub influenţa Spaniei şi a Portugaliei. Parcursul oraşelor din această parte a lumii nu a fost însă rupt în totalitate de influenţa

foştilor colonizatori, dar s-a diminuat în anumite aspecte ale vieţii urbane.

Alte oraşe au fost distruse de-a lungul vremii datorită conflictelor sau războaielor, perioada celui de-al doilea război mondial rămânând în istorie prin impactul negativ asupra urbanismului la nivel european într-un timp scurt.

6. Dezvoltarea telecomunicaţiilor a făcut ca treptat distanţa să nu mai reprezinte o frână în dezvoltarea economică a spaţiilor urbane, conducând însă la o dominare a unora faţă de altele. Tehnologia de vârf se adaugă căilor consacrate de tranzitare a fluxurilor între diferitele spaţii urbane şi care fac ca unele să devină mai dezvoltate decât altele. Spaţiile urbane traversează o nouă etapă în procesul de relaţionare şi interacţionare, transformându-se din importante noduri de comunicaţie în remarcabile noduri de telecomunicaţii. Industria telecomunicaţiilor şi internetul favorizează tot mai mult la nivel mondial procesul de producţie, dând naştere la o serie de situaţii specifice în plan economic: localizarea forţei de muncă la mii de km de sediul companiei, transmiterea informaţiilor, a capitalului şi a produselor on-line, facilitarea şi încurajarea procesului de descentralizare etc.

2.3.2. Înţelegerea evoluţiei fluxurilor de intrare şi ieşire prin analiza efectelor asupra economiei urbane

Dinamismul ansamblurilor teritoriale poate fi înţeles graţie analizei fluxurilor. Compatibilităţile care se stabilesc au la bază relaţii între sectoarele economiei şi relaţii cu mediul extern. Mai departe, acestea se descompun în: 1) schimburi în interiorul aparatului de producţie care au la bază *relaţiile de tip input-output* şi 2) relaţiile care unesc producţia, consumul, economiile şi investiţiile şi fac obiectul *compatibilităţii sociale*.

BCU IAŞI CENTRU DE RESURSE PENTRU LIBERTATE

Pe termen scurt, pot fi realizate previziuni: multiplicarea investițiilor și a comerțului exterior indică efectul asupra variațiilor veniturilor, în timp ce coeficientul de intensitate a capitalului precizează efectul asupra producției. Pentru evaluarea rezultatelor pe termen lung ale evoluției la nivel teritorial, trebuie folosite și alte instrumente. Astfel, *teoria comerțului internațional*, ce poate fi extinsă la *teoria schimburilor inter-teritoriale*, conduce la progres și la egalizarea treptată a situației factorilor de producție în urma dezvoltării schimburilor. Paul Claval ajunge la concluzia că atunci când sunt luate în considerație relațiile între economiile de scară și cele externe, devine mai facilă demonstrarea faptului că evoluția tinde să adâncească dezechilibrele, creșterea fiind total dezechilibrată, devenind polarizată (Claval, 1977, pp. 92-93).

Economia urbană poate fi analizată ca având în structură două sectoare care interrelaționează (Pacione, 2003, p. 49): a) *sectorul de bază* cuprinzând activități producătoare de bunuri și servicii destinate pieței din afara orașului în scopul obținerii de mijloace pentru import; b) *sectorul specializat* care include activități ce asigură bunuri și servicii orașului. Atunci când sectorul de bază se dezvoltă, crește și consumul de servicii urbane al forței de muncă din acest sector, ajungându-se în final la o creștere a cererii în sectorul specializat. Această creștere depinde însă de tipul de economie al orașelor. În general, este vorba de un proces cumulativ și circular prin care creșterea într-un sector declanșează creștere prin efectele multiplicatoare secundare în altă parte a economiei. Michael Pacione descrie această relaționare prin următorul exemplu: 1) producția unei companii producătoare de cipuri de calculator crește ca urmare a cererii tot mai mari; 2) în consecință, profitul și salariile angajaților se măresc, la fel

ca şi consumul, toate acestea reflectându-se în dezvoltarea de noi magazine şi activităţi de vânzare cu amănuntul; 3) compania poate decide delocalizarea producţiei în spaţii mai mari, acţiune care, la rândul său, generează o creştere în domeniul construcţiilor, dar şi în fluxurile de intrare şi ieşire a migranţilor (în urma părăsirii vechiului loc de producţie şi instalarea într-o altă zonă), alături de construirea de noi zone de locuit, generatoare în final de creştere urbană; 4) schimbările din sectorul specializat acţionează ca un efect multiplicator secundar care conduce oraşul către o piaţă mai extinsă ce promovează noi forme de producţie şi de servicii; 5) cercetătorii din cadrul companiei pot inventa noi cipuri, mai rapide, extinzând astfel cererea pentru produsele companiei, în final ajungându-se la o nouă creştere. Inter-relaţionarea dintre cele două sectoare (de bază şi specializat) şi efectele generatoare contribuie la creştere urbană. Există, însă, şi situaţia inversă, respectiv când lipsa relaţiilor dintre cele două sectoare conduce la o stagnare a oraşului din punct de vedere economic şi, în final, la un declin în comparaţie cu oraşele din regiune sau la nivel naţional.

Astfel, mecanismele de creştere urbană şi regională pot fi descrise prin interconectarea a trei mari procese cumulative care relaţionează sub diferite forme de dinamică a ofertei şi cererii, interne şi externe locurilor (Catin, 1995, *apud* Rozenblat, 2007, p. 93): *efecte multiplicatoare* (de ofertă şi cerere internă), *efecte de competitivitate* (capacitatea de export) şi *efecte de productivitate*.

Oraşele se află în permanenţă sub forţa factorilor externi şi interni care acţionează asupra structurii şi strategiei acestora. În ultima vreme, această frecvenţă a schimbărilor a devenit mai mare ca oricând datorită forţelor de presiune externă venite din economie, politică, legislaţie, sindicate, sfera consumatorilor,

tehnologie, informatică sau valori culturale (Rotaru, 2013 p. 26).

**** Situația la nivel național ****

La nivel național, spațiile urbane s-au dezvoltat tot mai mult în ultimii ani, simțind nevoia unui spațiu suport care să ofere fluxuri de masă, energie, informații și investiții și care totodată să preia, treptat, unele funcții ale orașelor (de exemplu: funcția industrială). În consecință, în spațiul din jurul orașelor au apărut o serie de segmente mixte în care se dezvoltă o gamă largă de activități economice și care reprezintă un bun indicator al dinamicii urbane.

Bucureștiul a creat în jurul său o zonă metropolitană reprezentată de oraș și zona de influență adiacentă, ce servește drept „hub" pentru diferitele categorii de fluxuri (masă, energie, informații și investiții). Limitele sale merg mai departe de regiunea de dezvoltare București-Ilfov, o parte a acesteia suprapunându-se pe regiunea de dezvoltare Sud Muntenia. Evoluția economică din ultimii ani de la nivelul capitalei a determinat schimbări demografice în spațiul din jurul acesteia, un spațiu suport pentru dezvoltarea sa economică și din care își procură resursele, ca urmare a proceselor de delocalizare sau descentralizare industrială, dar și de terțiarizare.

Amprenta capitalei asupra spațiului din jur s-a manifestat în timp sub forma unor fenomene precum navetismul sau deplasările definitive la distanțe de peste 50 de km. Spațiul din jur are funcția de *commuter belt* (zonă a navetiștilor), întinderea sa extinzându-se dincolo de periferia urbană și fiind în funcție de gradul de dezvoltare al infrastructurii rutiere. Deplasările definitive ale bucureștenilor

BCU "I. CANTACUZINO" LIBRARY

s-au produs în oraşe şi comune supuse unei mari presiuni funciare, aşezări catalogate drept destinaţia perfectă în dezvoltarea proiectelor imobiliare, industriale sau de servicii.

Bucureşti, centru de convergenţă a fluxurilor de masă, energie, informaţii şi investiţii, acţionează ca un emiţător de impulsuri asupra teritoriului din jurul său, respectiv spaţiul metropolitan bucureştean. Rezultă, în consecinţă, un spaţiu heterogen, caracterizat prin unităţi administrativ-teritoriale cu diferite grade de dezvoltare.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Capitolul 3. Dinamica formei urbane

3.1. Principalele categorii de factori „responsabili" de dinamica formei urbane

Dacă în 1850, niciun stat de pe glob nu avea o populație predominant urbană (Gourou, 1973, p. 327), în 2014 urbanizarea atinge și depășește pragul de 80% în orașele din America de Nord și Latină. La nivelul Europei, valoarea este de 73%, dar se preconizează că va ajunge de asemenea la peste 80% în 2050. Pe de altă parte, gradul de urbanizare din Africa și Asia, se va apropia, dar nu va depăși 50% în anii 2050, în prezent fiind de 40% (World Urbanization Prospects, 2014, p. 7).

Orașele, devenite în timp motoare ale creșterii economice, au cunoscut o evoluție a formei în funcție de o gamă largă de factori a căror intensitate a variat având la bază în principal cauze naturale, politice, economice, sociale și culturale care acționează fie singular, fie în asociere.

1. **Factorii naturali** joacă cu precădere un rol important în apariția orașelor, dar pot influența și evoluția în teritoriu a acestora prin condițiile naturale oferite, dispoziția elementelor majore de relief, hidrografie etc.
2. **Factorii politici** au acționat sub diferite forme în antichitate și Evul Mediu, apoi prin independența pe care statele au câștigat-o la nivel mondial de-a lungul secolelor XIX și XX, prin trecerea de la un sistem politic la altul (de exemplu, reflectat în tranziția de la economia de tip comunist la cea de tip capitalist) sau prin alte procese determinate în perioada de

BCU IAȘI - CEL PALAVIDSKY LIBRARY

traversare a diferitelor regimuri politice care şi-au lăsat amprenta asupra organizării spaţiale a oraşelor.

3. **Factorii istorici** se individualizează prin impactul anumitor evenimente istorice asupra dezvoltării urbane, a oraşelor-capitală etc.

4. **Factorii socio-economici.** În funcţie de evoluţia acestora, forma oraşelor se schimbă cel mai adesea, specializările nou apărute şi diversificarea acestora în timp trecând de la cele specifice sectorului primar la cele cuprinse în sectorul secundar şi, mai recent, la servicii. În statele dezvoltate, inovaţiile fiind mai însemnate, conduc la o stabilitate a oraşelor şi a relaţiilor cu spaţiile din jur, pe când în statele slab dezvoltate capacitatea redusă a societăţii de a reacţiona la schimbările socio-economice poate determina deplasarea populaţiei spre principalele oraşe şi, deci, o stagnare a evoluţiei formei şi întinderii oraşelor de talie medie şi mică.

5. **Factorii culturali.** Pe lângă bine-cunoscuta amprentă pe care intersectările şi schimburile culturale o lasă asupra formei şi suprafeţei spaţiului urban, trebuie amintit rolul activităţilor culturale asupra vieţii urbane, conturat încă de la jumătatea secolului trecut. Astfel, cultura a devenit treptat o componentă de seamă a politicilor actuale de planificare a teritoriului: de exemplu, parcurile de activităţi, amenajate ex-nihilo sau utilizând spaţii şi clădiri nefuncţionale aparţinând infrastructurii industriale existente în oraş sau la marginea acestuia.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

3.2. Considerații principale privind evoluția orașului

Analiza longitudinală a transformărilor suferite de oraș relevă o adaptare permanentă a acestuia la progresele tehnice și la presiunea exercitată de o populație în continuă creștere și cu o capacitate creativă tot mai pregnantă. Sintetic, principalele trăsături ale orașului pe perioade caracteristice relevă acest proces de adaptare, care este unul multidimensional.

3.2.1. Orașul antic și în Evul Mediu

Orașele s-au dezvoltat sub influența culturilor, a civilizațiilor, a comerțului, a agriculturii, a evoluției tehnicii și, mai târziu, a industriei și serviciilor, acestea imprimând de-a lungul timpului un anumit tip sau o succesiune de mai multe tipuri de evoluție. Orașele au parcurs etape diferite care le-au dictat o anumită morfologie, specializare și imagine la nivel mondial.

Primele forme urbane s-au conturat în Mesopotamia (civilizația sumeriană), Valea Nilului (civilizația egipteană), Valea Indusului (civilizația harappa), Valea Fluviului Galben (civilizația chineză) și Mezoamerica (civilizația maya). Expansiunea Imperiului Roman în perioada antică a contribuit la apariția unor centre urbane importante în Europa de Vest printre care Londra, Paris, Bruxelles sau Viena. În perioada Evului Mediu, orașele își dezvoltă funcția comercială care înflorise încă din antichitate. Relațiile pe care orașele medievale le stabilesc cu spațiul din jurul acestora continuă să fie din sfera agriculturii, dar mult mai intense datorită creșterii numerice a populației în principalele orașe europene și, implicit, a nevoii de asigurare a resurselor de hrană.

BCU CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

3.2.2. Oraşul industrial

Revoluţia industrială a oferit premisele unei noi dezvoltări a oraşelor, inovaţiile tehnice fiind fundamentale creşterii economice a acestora. Noua dezvoltare urbană se răspândeşte din Anglia în Franţa, Belgia şi întreaga Europă de Vest şi, treptat, în Europa Centrală şi celelalte zone ale continentului. În afara mediilor urbane industriale, în secolele XVIII şi XIX se dezvoltă *oraşe cu funcţie administrativă* sau *culturală* importante: Washington, Versailles, Saint-Petersburg etc.

Oraşul industrial a evoluat sub diferite forme de-a lungul secolelor al XVIII-lea şi al XIX-lea în Europa şi America de Nord, impuse atât de resursele locale, dar şi de ambiţiile economice şi succesiunea valurilor migraţionale. Primele *oraşe industriale* au luat naştere sub impactul efectelor revoluţiei industriale care au favorizat apariţia fabricilor ce au înlocuit treptat atelierele mici de producţie. În timp, s-a ajuns la concentrarea industrială a forţei de muncă într-un singur loc, ceea ce a condus la naşterea unor oraşe mari (de exemplu, Londra, Essen, Cologne, Dortmund etc.). Industrializarea a impulsionat apariţia de schimbări în organizarea spaţială a oraşelor reflectate în diferenţele apărute între zonele de locuit, dar şi la nivel socio-cultural.

David Kaplan *et al.* (2009) identifică o serie de caracteristici în interiorul primelor oraşe industriale: fabricile ocupau întotdeauna cele mai bune zone ale oraşului, de multe ori deschiderea unei fabrici conducând la creşterea în suprafaţă a oraşelor; căile ferate reprezentau baza stabilirii legăturilor dintre fabrici şi zonele portuare (de exemplu, Londra şi Liverpool pentru Anglia); producţia în masă a favorizat apariţia mahalalelor în care locuia forţa de muncă şi, în consecinţă, o

stratificare a societății tot mai evidentă prin diferențele mari între zonele de locuit (fenomen de segregare foarte comun în orașele industriale Manchester și Londra).

3.2.3. De la orașul industrial la cel postindustrial. Procese de creștere și evoluție în teritoriu

În a doua jumătate a secolului al XX-lea, orașele europene vor suporta consecințele măsurilor de industrializare și urbanizare, în timp ce orașele americane vor trece la o economie bazată pe o terțiarizare treptată și o dezindustrializare prin procese de delocalizare a activităților poluante către suburbii.

În S.U.A. anilor 1950-1960, marile orașe aflate în continuu proces de creștere cunosc primele semne de *suburbanizare*. În 1970, se remarcă însă un nou fenomen invers urbanizării, numit *contra-urbanizare*. Acesta se conturează ca urmare a dezvoltării periferiilor și a zonelor periurbane, fenomenul fiind numit de asemenea *rururbanizare* sau *exurbanizare*. De-a lungul anilor 1990, se revine la *importanța metropolitană* și se continuă trendul dezvoltării orașelor, prin afirmarea importanței periferiilor, dar și a *zonelor suburbane* și *periurbane* prin apariția de *edge-cities*, respectiv spații urbane situate la periferie și care concentrează unități de producție și servicii, dar și centre comerciale și de loisir. Această formă de urbanizare presupune conturarea unor poli de activitate cu activități specifice în zona periurbană.

Orașul *postindustrial* se caracterizează prin terțiarizarea economiei, transformări în structura socială, dezvoltarea sectorului de cercetare, dar și preocupări avansate privind impactul schimbărilor tehnologice și tehnologia înaltă. Acestea se produc, mai ales 1970, sub impactul internaționalizării și,

apoi, al globalizării care introduc: *informaționalizarea* economiei, declinul industriei sau *dezindustrializarea* și, implicit, *terțiarizarea* economiei.

Globalizarea participă încă din ultimul sfert al secolului al XX-lea la reorganizarea geografică a producției și la furnizarea de servicii industriale și, în consecință, la extinderea corporațiilor dincolo de granițele naționale. Prin difuzarea peste tot în lume și crearea intenționată a piețelor sunt oferite identic sau aproape identic aceleași produse, alături de o deplasare internă a populației în cadrul țărilor în curs de dezvoltare către marile orașe și migrarea populației din țările în curs de dezvoltare către S.U.A., Canada și Europa Occidentală (Kaplan *et al.*, 2009, p. 88).

Globalizarea a dat naștere la conturarea și afirmarea *orașelor mondiale*. John Friedman (*apud* Kaplan *et al.*, 2009, pp. 89-90) realiza în 1986 o ierarhie a orașelor mondiale având la bază organizarea spațială a diviziunii internaționale a muncii înțeleasă drept separarea funcțiilor de management, financiară și de producție în diferite colțuri ale lumii, în urma căreia a identificat două categorii principale de orașe: a) *orașe situate în cadrul centrului economiei capitaliste* (S.U.A., Canada, țări din Europa Occidentală, Japonia, Australia și Noua Zeelandă) și b) *orașele situate la semi-periferia lumii capitaliste* (din Mexic sau Brazilia, de exemplu). Fiecare categorie a fost divizată, mai departe, în două subcategorii: primară și secundară. Astfel, orașele mondiale centrale au fost împărțite în 9 orașe mondiale primare (New York, Los Angeles, Chicago, Londra, Paris, Frankfurt, Rotterdam, Zurich, Tokyo) și 9 orașe mondiale secundare (San Francisco, Miami, Houston, Toronto, Sydney, Madrid, Milano, Viena și Bruxelles). Orașele mondiale situate la semi-periferia lumii capitaliste cuprind São Paulo și Singapore ca și orașe primare, iar cele secundare sunt

în număr de 10: Bangkok, Buenos Aires, Caracas, Hong Kong, Johannesburg, Manila, Mexico City, Rio de Janeiro, Seul şi Taipei.

De-a lungul timpului, situaţia acestor oraşe mondiale a evoluat, un exemplu fiind Chicago şi pierderea funcţiei industriale, reflectată în diminuarea importanţei sale în relaţiile economice la nivel mondial. Astfel, în 1999, după acelaşi criteriu al prezenţei sediilor centrale ale marilor societăţi transnaţionale şi al primului nivel a filialelor primelor 100 de corporaţii la nivel mondial, se remarcau următoarele (Kaplan *et al.*, 2009, pp. 91-92): afirmarea oraşelor chineze (Beijing, Shanghai, Guanzhou), alături de Osaka, Hong Kong, Singapore, Mexico City, Seul, São Paulo, Istanbul, Bogota, Jakarta, Berlin, Dallas, Melbourne, Santiago, Dublin, Lisabona, Atena şi Roma; primele locuri sunt ocupate de New York, Tokyo şi Londra; celelalte regiuni ale lumii sunt reprezentate de: 19 oraşe în Europa, 13 în Asia de Sud şi Sud-Est, 8 în America Latină, 7 în S.U.A. şi Canada şi 2 în Australia.

John Short (2004, *apud* Kaplan *et al.*, 2009, pp. 94-95) a identificat *oraşele de tipul găurilor negre*, respectiv oraşe cu o populaţie de peste 3 milioane de locuitori, dar care nu sunt oraşe mondiale, şi *cele cu conexiuni slabe* (în reţeaua urbană mondială) în raport cu numărul mare de locuitori. Oraşele denumite *găuri negre* sunt: Teheran, Dhaka, Khartoum, Kinshasa, Lahore, Bagdad, Rangoon, Alger, Abidjan, Phnom Penh şi Chittagong. Oraşele cu cele mai slabe conexiuni identificate la nivel mondial sunt: Calcutta, Lagos, Karachi, Chennai, Guangzhou, Kiev, Rio de Janeiro, Pittsburgh, Casablanca şi Lima.

Cu toate acestea, oraşe precum Shanghai sau Guangzhou au dezvoltat o serie de clustere ca urmare a dezvoltării

economice ce a determinat creşterea în suprafaţă a oraşului propriu-zis şi conturarea unor poli de activitate. Alte oraşe, precum Shenzhen [1] se afirmă rapid îndreptându-se către categoria oraşelor milionare care încep să dezvolte relaţii economice importante la nivel naţional, cât şi internaţional.

După 2010, se adaugă marilor metropole nord-americane (New York, Los Angeles sau Toronto) o serie de oraşe din Asia din rândul dragonilor economici Hong-Kong, Singapore, Coreea de Sud şi Taiwan.

3.2.4. Urbanizarea spaţiului european – o scurtă analiză

Urbanizarea la nivelul Europei prezintă o serie de diferenţe datorate evenimentelor istorice şi politice şi proceselor economice, reflectate în diferitele grade de urbanizare pe ţări, dar şi în cadrul aceleaşi ţări. Astfel, oraşele cele mai intens urbanizate sunt cele localizate în ţările Europei Occidentale care au beneficiat de avantajele obţinute în urma primelor două revoluţii industriale[2]. Sunt şi ţări mai puţin urbanizate, precum statele scandinave, dar şi altele care prezintă diferenţieri la nivel naţional: de exemplu, nordul Italiei este mult mai urbanizat decât sudul ţării.

Dacă *transporturile pe cale ferată* sunt cele care au favorizat în a doua jumătate a secolului al XIX-lea mobilitatea în masă a populaţiei şi creşterea densităţii oraşelor, ulterior, introducerea *metroului* şi a *tramvaiului* au permis efectuarea mai facilă a deplasărilor în interiorul oraşelor şi către periferiile în creştere. Fenomenul s-a făcut remarcat într-o primă etapă la

---

[1] Sat de pescari în 1980, Shenzhen a devenit astăzi o metropolă cu peste 5 milioane de locuitori.

[2] Londra era încă de la începutul secolului al XIX-lea cel mai mare oraş din lume cu o populaţie ce se apropia de 1 milion de locuitori.

nivelul oraşelor de dimensiuni mari, până la utilizarea la scară largă a automobilului. Urmează era *trenurilor* şi a *metrourilor de mare viteză* care modifică semnificativ relaţia oraşelor cu spaţiile din jur prin procesele de descongestionare a oraşelor, dar şi transformarea oraşelor monocentrice în policentrice sau prin multiplicarea relaţiilor şi a funcţiilor.

În Europa, urbanizarea din spaţiile de tip socialist a evoluat diferit faţă de cea din oraşele capitaliste. Perioada socialistă a însemnat pentru oraşele est-europene dezvoltarea cartierelor de blocuri sub impactul omogenizării sociale. Morfologia urbană este diferită de cea a oraşelor capitaliste prin: construirea cartierelor/microraioanelor în apropierea zonelor industriale, diminuarea distanţei de deplasare a populaţiei ca urmare a grupării sale teritoriale prin oferirea de servicii, unele obligatorii (medicale sau educaţionale) în interiorul zonelor rezidenţiale, demolarea unor clădiri istorice şi emblematice pentru evoluţia urbanistică a unor oraşe (naţionalizate după 1945 şi care nu au beneficiat de lucrări de reparaţii de-a lungul timpului şi lucrări de restaurare, situaţie care a condus la un cvasi-abandon a acestora), dezvoltarea transporturilor în comun etc.

După 1990, trecerea la capitalism a însemnat dezvoltarea unor alte forme ale locuinţei individuale. Forma de proprietate privată introduce noi forme de locuire şi o nouă împărţire şi imagine a curţilor caselor: se trece de la curtea din faţă, laterală şi din spate a caselor de tip vagon încă prezente în peisaj, tipice până la începutul perioade interbelice, la curtea din faţă şi din spate (Tudora, 2009, p. 56). Tranziţia pe care o traversează în plan socio-economic după 1990 oraşele Europei Centrale şi de Est se reflectă în modificarea morfologiei

urbane: demolări succesive, construcţii moderne, restaurări, varietate etc.

Proiectele de dezvoltare urbană derulate în secolul al XX-lea au urmat traiectorii multiple, adaptate condiţiilor de moment, unele dintre acestea participând cu succes la amenajarea unor spaţii la contactul dintre urban şi rural. Un exemplu este cartierul parizian La Défense, conturat în anii 1950-1960 şi destinat la început clădirilor de birouri şi magazinelor. Numit Manhattan-ul parizian, La Défense este primul cartier de afaceri din Europa ce s-a dezvoltat cuprinzând treptat şi zone rezidenţiale. Astfel, La Défense a devenit în timp un exemplu pozitiv de intervenţie în amenajarea spaţiului de la marginea oraşului. Atuurile sale sunt date de amplasarea în apropierea axelor de transport, o bună conectivitate cu zona centrală, funcţia sa de bazin al locurilor de muncă, precum şi arhitectura sa modernă ce nu contravine arhitecturii şi istoriei pariziene datorită localizării sale la o distanţă apreciabilă de zona centrală.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Capitolul 4. Schimbări în morfologia urbană

4.1. Noțiuni generale

Orașul a evoluat de la *intra-muros* la o structură complexă și uneori neomogenă, reflectată în modificările apărute în timp în morfologia urbană. Traversarea unui oraș relevă o serie întreagă de peisaje diferite care, în general, se desfășoară începând de la străzile comerciale și pline de viață din centru la cartierele mai aerate de la periferie și, mai departe, în zonele din jurul acestuia ce prezintă grade diferite de dezvoltare.

Morfologia orașului, a cărei analiză participă la înțelegerea peisajelor urbane, se traduce prin diferențe clare din punct de vedere arhitectural, funcțional și social de la centru către periferie. Încă de la începutul secolului al XX-lea, în orașele occidentale centrul cuprinde serviciile din terțiarul superior, respectiv administrative, culturale, bancare etc.

Cercetările despre morfologia urbană și activitățile desfășurate în cadrul țesutului urban devin mai numeroase în a doua jumătate a secolului al XX-lea pe măsură ce zona centrală a orașului devine tot mai congestionată și, în consecință, activitățile vor fi localizate treptat către periferii.

Morfologia urbană reprezintă studiul formei fizice a orașului, al constituirii progresive a țesutului său și al raporturilor reciproce dintre elementele acestui țesut urban care definesc străzi, piețe sau alte spații publice (Allain, 2004, p. 5).

Morfologia orașelor a fost influențată de o serie de procese și fenomene de-a lungul vremii care au determinat conturarea unor curente reflectate în diferitele modele de

proiecții spațiale. Principalele caracteristici ale modelelor spațiale specifice secolelor XIX-XX sunt (Choay, 2002 și 2011):

- *modelul progresist* a apărut în pre-urbanismul secolului al XIX-lea, având la bază principii prin care se critică orașul industrial și se promovează spațiile deschise, cu goluri și spații verzi; în urbanismul secolului al XX-lea, modelul progresist înseamnă modernitate, productivitate, eficacitate în domeniul sănătății și igienei, locuirii, circulației și esteticii orașului, în general; acest model s-a impus cu precădere la nivelul aglomerațiilor urbane, dar și în cazul unor zone suburbane (în Europa, după 1920 și mai ales după al doilea război mondial în operațiunile de reconstruire a orașelor);
- *modelul culturalist* a luat naștere înaintea celui progresist, fiind întâlnit în orașele Germaniei și Austriei anilor 1880-1890; orașele sunt de dimensiuni mici, au limite bine precise și prezintă asimetrie în țesutul urban, inclusiv la nivel clădirilor; construcțiile moderne contrastează cu cele simple; modelul culturalist evoluează în secolul al XX-lea către individualizarea orașelor prin promovarea conceptului de *garden-city* (termen introdus de Howard Ebenezer) care aduce o nouă modalitate de organizare a orașului: compact, funcțional, cu un prag maxim de 30.000 de locuitori, cu activități industriale și agricole situate la periferie și înconjurat de o coroană verde; întâlnit în cazul orașelor noi la început de secol XX (primul oraș-grădină este Letchworth din Anglia, amenajat în 1903), modelul se generalizează după al doilea război mondial, însă

BCU IAȘI / CENTRE UNIVERSITY LIBRARY

de multe ori nerespectând întocmai principiile inițiale şi fiind utilizat în cadrul unor experienţe limitate;

- *modelul naturalist* (sau *Broadacre City*, introdus de arhitectul american Frank Lloyd Wright în 1932) are la bază ca şi idee centrală traiul omului în armonie cu natura; modelul are în vedere dezvoltarea de funcțiuni urbane dispersate şi izolate sub formă de unități reduse şi aproape de locuințele populației; se promovează locuințele individuale sub forma caselor pe pământ, agricultura şi activitățile de recreere care joacă un rol important, precum şi o rețea bogată de axe de circulație; unele elemente îl apropie de modelul progresist, altele de cel culturalist; modelul s-a exprimat cu precădere în zonele suburbane din S.U.A.

O morfologie urbană ideală presupune respectarea unor reguli, printre care: o distribuție uniformă a spațiilor construite în cartier prin evitarea limitelor bruşte între arealele mai dense şi mai aerisite; integrarea clădirilor noi sau a modificărilor/reconstrucțiilor de clădiri existente în specificul general al zonei şi armonizarea arhitecturii cu cea a clădirilor învecinate; o gospodărire corectă a spațiilor comune exterioare.

4.2. Analiza morfologiei urbane, în timp şi spațiu

Elementele morfologiei urbane sunt în număr de cinci şi prezintă următoarele caracteristici (Conzen, *apud* Allain, 2004, p. 5):

- *Planul* - se referă la trei categorii: macroformă sau forma generală a aglomerației urbane, planul oraşu-

BCU IAŞI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

lui generat de principalele căi de comunicație și planul de detaliu (planul sectorului, planul cartierului) ce reprezintă o unitate omogenă din punct de vedere al structurii sale socio-spațiale, delimitată de frontiere caracteristice de ordin arhitectural, social sau administrativ (Moser, 2009, p. 99).

- *Parcela* - este suportul viitoarelor construcții, a căror dezvoltare poate fi influențată în aceeași măsură în care și acestea pot determina transformarea parcelei, prin divizare în parcele mai mici.
- *Țesutul construit* - cuprinde clădirile și diferitele amenajări, inclusiv spațiile publice (piețe sau parcuri), dar și spațiile neamenajate.
- *Utilizarea terenurilor* - stă la baza parcelării și determină formele dezvoltate.
- *Situl* - influențează celelalte elemente și reprezintă topografia și elementele cadrului natural (sol, vegetație, hidrografie etc.); acest ultim element influențează localizarea activităților socio-economice, dar și proiectele rezidențiale.

4.2.1. Planul

Macroforma prezintă configurații diferite și complexe, în funcție de favorabilitatea sau restrictivitatea cadrului natural, dezvoltarea axelor de transport, mijloacele de transport etc. Dacă într-o primă etapă, căile ferate au fost cele care au contribuit la favorizarea stabilirii de legături între oraș și spațiul său suport și la dezvoltarea unor structuri liniare (orașele americane, Londra, Paris, Berlin etc.), ulterior mijloacele de transport în comun din mediul urban au facilitat

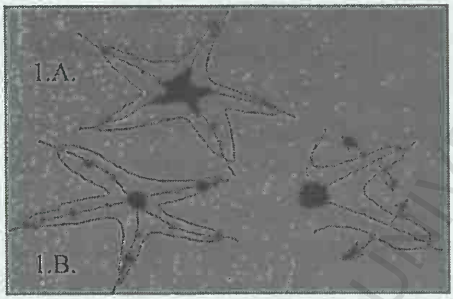
interconectivitatea oraş - spaţiu suburban - spaţiu periurban. Acestea din urmă au determinat definirea în timp a unor forme urbane eterogene la nivel mondial, inclusiv structurarea spaţiilor suburbane. Astfel, tramvaiul a condus la creşterea în suprafaţă a oraşelor: de exemplu, dacă până în anii 1840 oraşele americane aveau o formă în general compactă, odată cu dezvoltarea activităţilor industriale şi introducerea tramvaielor, acestea vor cunoaşte o serie de schimbări privind forma şi zonificarea lor funcţională (de exemplu, Los Angeles). Introducerea şi dezvoltarea metroului permit, de asemenea, extinderea limitelor oraşelor şi creşterea conectivităţii oraşelor cu zonele situate la periferie (fenomen remarcat la nivelul oraşelor americane – de exemplu, New York şi, mai târziu, în cele europene).

Începând cu secolul al XX-lea, planurile de amenajare a teritoriului, respectiv de control a macroformei (Allain, 2004, p. 63) stau la baza orientării formei oraşului. Având la bază caracteristicile mediului natural, dar şi direcţiile de dezvoltare de ordin socio-economic, putem distinge mai multe categorii de macroforme, impuse de diferitele modele de amenajare (Allain, 2004, pp. 64-65) – fig. nr. 2:

- în *stea*: *radiar* (Copenhaga, Lyon, Nantes) şi *dezvoltare policentrică* (Washington, Stockholm);
- *radiar-concentric cu interrelaţii concentrice slabe* (Paris, Viena) şi *complexe* (Atlanta, Baltimore);
- *policentric cu polarităţi periferice slabe* (Rennes, Beijing) şi *complexe* (Londra, Moscova, Stuttgart);
- *linear*, sub formă de *coridor* (Cairo, Seattle), *axă dublă cu oraşe noi* (Paris) şi *circular* (San Francisco, Randstad);

- *reticular policentric*, cu țesut urban mai mult sau mai puțin dens (Detroit, Los Angeles);
- *„galactic"* cu noduri urbane dezvoltate (Ruhr, Rin-Neckar).

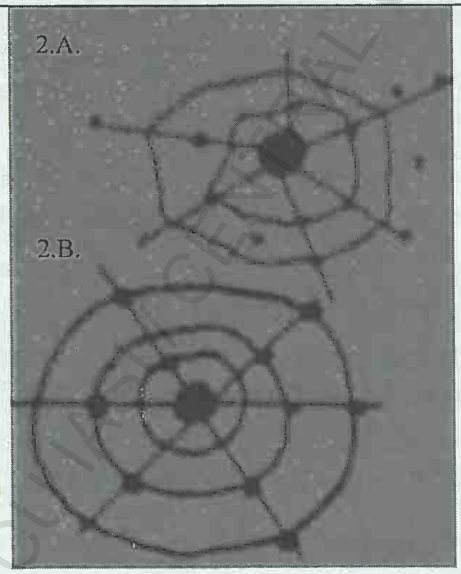
Trebuie menționat faptul că, în timp, spațiul urban poate tranzita prin două sau mai multe macroforme, această evoluție ținând nu doar de aspectul economic, dar şi de cel politic.



1. În stea:

1.A. - radiar

1.B. - policentric

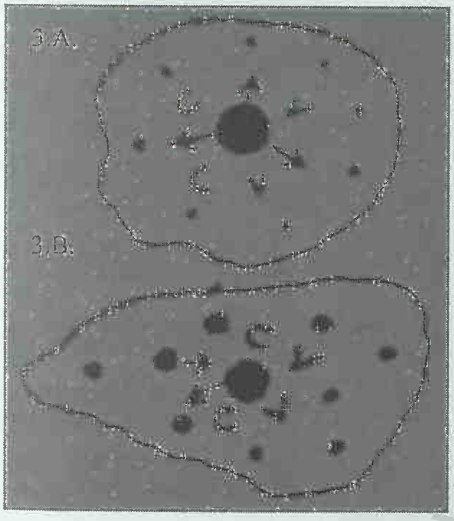


2. Radiar-concentric:

2.A.- conexiuni concentrice slabe

2.B. - conexiuni concentrice complexe

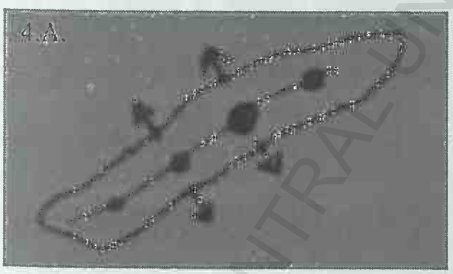
BCU VASILE GOLDIȘ UNIVERSITY LIBRARY



3. Policentric discontinuu:

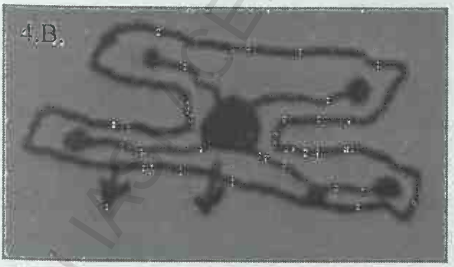
3.A. - Polarități periferice slabe

3.B. - Polarități periferice complexe



4. Linear - mai mult sau mai puțin policentric:

4.A. - coridor



4.B. - axă dublă cu orașe noi

BCU IASI CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

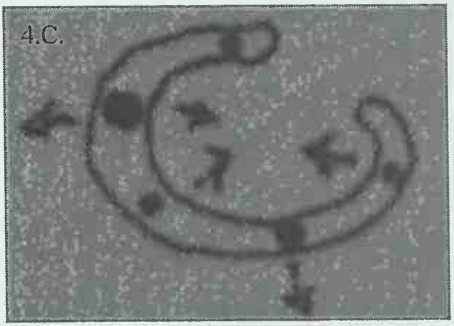
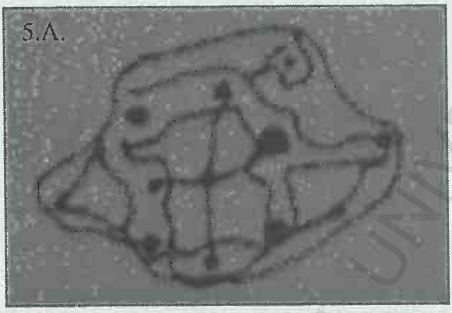
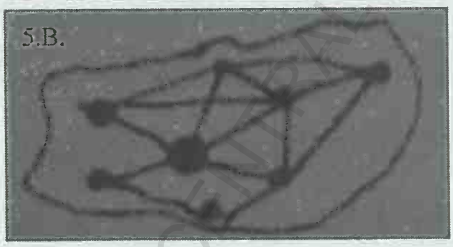
	4.C. - Circular
	5. Reticular policentric: 5.A. - țesut mai mult sau mai puțin dens
	5.B. - „Galactic" cu rețele urbane importante

***Fig. nr. 2.** Principalele macroforme urbane după Rémy Allain*

Sursa: Allain, 2004, p. 65

4.2.2. Parcela

Analiza parcelei ajută la înțelegerea țesutului urban. Parcelarea în mediul urban poartă *amprenta trecutului* sau istoriei orașului deoarece: parcela urbană a luat naștere din

BAU IASI OPEN UNIVERSITY LIBRARY

vechile parcelări agricole; parcela este purtătoare de informații privind proprietatea urbană şi diferențele sociale existente (respectiv despre clasele sociale); parcela exprimă structurarea socio-economică, dar şi diferite aspecte privind referința culturală la un spațiu urban.

Parcelele destinate construcțiilor erau destul de mici în secolul al XIX-lea (de ordinul a 6 m, în general). Dacă evoluția parcelei urbane a fost dintotdeauna influențată într-o pondere semnificativă de presiunea funciară, începând cu a doua jumătate a secolului al XX-lea, această presiune a crescut tot mai mult, contribuind adeseori la fărâmițarea acesteia. Această redimensionare a parcelei se produce însă în funcție de prezența viței-de-vie sau a grădinilor în cadrul oraşului sau de aliniamentele stradale, prin modificări ale limitelor. Dacă de cele mai multe ori diminuarea parcelelor este cazul cel mai întâlnit, există şi situații de creştere a dimensiunii unor vechi parcele prin regruparea mai multor parcele şi formarea unei parcele a cărei suprafață variază în funcție de destinația sa funcțională (zonă comercială, amenajarea unui parc, clădiri de birouri etc.).

4.2.3. Țesutul construit

Țesutul construit depinde de caracteristicile parcelei. Astfel, parcela dictează prin formă, suprafață, poziționare şi modalitatea de construire reflectată în final în volumul, arhitectura şi imaginea construcției: de exemplu, construcțiile pe verticală din Amsterdam, zgârie-norii din S.U.A. sau centrele comerciale construite pe suprafețe urbane largi în Europa şi care, uneori, fiind avantajate de măsuri legale care nu introduc restricții de ordin parcelar, ajung să nu se încadreze peisajului urban local.

Țesutul construit se referă la construcții, străzi, piețe, poduri, parcuri, grădini publice, parcări și stocul de spații libere (virane sau abandonate). În cadrul acestora, casa și strada reprezintă un câmp privilegiat de reprezentări simbolice (Isnard, 1978, p. 62).

4.2.3.1. Construcțiile

În cazul construcțiilor identificăm mai multe categorii dezvoltate de-a lungul vremii în interiorul orașelor.

Casa tradițională, unifamilială sau plurifamilială, a reprezentat pentru o lungă perioadă de timp din istoria orașelor principala formă de locuire. Aceasta a cunoscut treptat o creștere a suprafeței amenajate, dar și a dotărilor și, în final, a confortului oferit.

Locuințele colective se dezvoltă începând cu anii 1830 în marile orașe europene. În cadrul acestora, se impun o serie de modele considerate etalon: de exemplu, *modelul haussmannian parizian* (cu fațada clădirii din piatră, 5 etaje și balcoane cu fier forjat), difuzat apoi și în alte orașe (Viena, Bruxelles, Barcelona, New York, Boston, Buenos Aires, Cairo sau Alger), dar înlocuit treptat de *modelul american* la începutul secolului al XX-lea (Allain, 2004, p. 128).

La începutul anilor 1920, Le Corbusier propunea o formă urbană planificată și funcțională adaptată secolului XX, cu spațiu pentru mașini și alte facilități moderne (Gehl, Svarre, 2015, p. 42). Pentru Le Corbusier, celula sau locuința familială devine un *apartament-tip*, într-un spațiu minimal și netransformabil (Choay, 2002, p. 40).

Preferința în ceea ce privește etajul variază în timp: în Marea Britanie și, în general, în țările din nordul continentului

este preferat parterul, față de Franța unde primul etaj oferă apropierea de natură, evitându-se totodată umiditatea dată de parter, adeseori mai puțin izolat (Claval, 1981, p. 489). Astfel, în Parisul secolului al XIX-lea, ocuparea spațiului de locuit era legată de statutul social și se realiza în general ținând cont de următoarea ordine: la parter – administrația clădirii; la etajul 1 – burghezii; la etajul 2 – familiile mai puțin înstărite cu mulți copii; la etajele superioare (3-4) – artiști, studenți sau burghezi aflați în dificultate financiară (Benevolo, 1993, *apud* Raffestin, 2007, p. 171). Distribuirea locatarilor s-a inversat odată cu inventarea ascensorului (fenomen remarcat încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea în orașele americane și la Londra), această „răsturnare de situație" fiind vizibilă și în prezent prin prețurile diferențiate ale apartamentelor în funcție de imaginea panoramică oferită. În plus, etajele inferioare nu au mai intrat în preferințele locatarilor odată cu dezvoltarea infrastructurii rutiere și a mijloacelor de transport, și deci, a creșterii poluării atmosferice și fonice.

Modelul de locuință colectivă prezintă avantajul prețului de cost mai scăzut decât al locuinței individuale, dar uneori și dezavantaje legate de confort. Locuința colectivă este specifică la început orașelor de secol XIX din Franța, Germania sau Italia.

Locuințele (casele) individuale (Allain, 2004, p. 129) din lumea anglosaxonă, al căror model se răspândește în S.U.A. și Canada, cunosc trei faze în evoluția acestora: a) *casele georgiene*, atât de lux cât și cele populare, din cărămidă și de circa 3 etaje, în general; b) *casele victoriene*, singulare și nu în rând; c) casele de tip *bungalou*, devenite foarte apreciate în rândul imigranților în America în secolul al XX-lea. În Europa continentală casele individuale nu trec prin prima fază de evoluție datorită impunerii locuințelor de tip apartament în

zonele centrale. A doua fază, cea a caselor burgheze, se dezvoltă cu precădere după 1850 spre periferiile oraşelor. Multă vreme casele cu un singur etaj au fost avantajate. Cu timpul, însă, preferinţele populaţiei s-au modificat direct proporţional cu evoluţia urbanismului şi a varietăţii spaţiilor de locuit.

Astăzi, modul de locuire individual revine tot mai mult în actualitate la nivelul oraşelor dezvoltate, în timp ce în cadrul societăţilor mai puţin dezvoltate locuirea urbană este abordată prin prisma căilor de a rezolva dificultăţile legate de asigurarea stocului de locuinţe şi garantarea unor condiţii corecte de locuire.

Oraşele industriale ale secolelor XIX-XX cunosc diferenţieri spaţiale în ceea ce priveşte sistemul de locuinţe destinat pe de o parte elitei societăţii şi, pe de altă parte, muncitorilor. În ceea ce priveşte clasa muncitoare (Pacione, 2003, p. 53), în oraşele din Anglia majoritatea familiilor din clasa muncitoare închiriau locuinţe de la o săptămână la alta în cadrul unor *case terasate de 2-3 etaje*, construite spate-în-spate sau în jurul unei curţi, în colţul căreia se aflau o pompă de alimentare cu apă şi toaleta comună (uneori, cele două erau situate la capătul străzii). În Scoţia şi Europa continentală, muncitorii locuiau în case închiriate pe mai mulţi ani. În America de Nord, deşi în cea mai mare parte situaţia era similară celei din Europa, o parte dintre muncitori deţineau locuinţe.

Mobilitatea rezidenţială frecventă în oraşul de tip victorian se desfăşura sub impactul unei segregări socio-spaţiale în rândul valurilor de imigranţi.

Societatea tradiţională nu interzicea mobilitatea, dar impunea individului trecerea unei probe, respectiv: pentru a se

adapta noului mediu, imigrantul trebuia sa învețe noile coduri. În societatea modernă, țesutul relațiilor sociale pierde din diversitate (Claval, 1981, p. 459).

În anii 1950, casele familiilor înstărite sau aristocrate erau apărate de *ziduri înalte*, acest fenomen fiind întâlnit la început în cazul orașelor din Europa Occidentală și de Nord. Locuințele din zonele suburbane din orașele britanice sau americane erau separate de *spații verzi* (Claval, 1981, p. 487). *Locuințele populare* (sociale) erau prezente în orașele din Marea-Britanie, Olanda, Italia, Spania, Israel etc. În anii 1980, locuințele populare de tip pavilionar (așa-numitele *council housing* în Marea Britanie) reprezentau 55% din totalul gospodăriilor din Sheffield și 70% în Liverpool (Claval, 1981, pp. 184-185).

Clădirile de locuit sau de birouri de mari dimensiuni se dezvoltă la începutul secolului al XX-lea în S.U.A. sub o gamă largă de forme, cea mai cunoscută fiind a clădirilor *zgârie-nori*. În Europa, clădirile de mari dimensiuni se construiesc mai întâi în Europa Occidentală, răspândindu-se apoi și în țările central și est-europene unde monumentalitatea devine o caracteristică importantă a arhitecturii de secol XX. În Asia, fenomenul este întâlnit în Singapore sau Hong Kong, iar în America de Sud în marile metropole (de exemplu, în São Paulo).

În secolul al XX-lea, oțelul și betonul vor schimba scara și tipologia construcțiilor. Structura de oțel a însemnat transformarea completă a clădirilor din Chicago, iar inventarea betonului armat și a ascensorului au permis verticalizarea construcțiilor din marile metropole și apoi în celelalte orașe. De menționat, însă, că nu doar noile tehnici și materiale de construcții vor reprezenta baza regândirii orașului pentru secolul al XX-lea, ci și stilul de viață, respectiv nevoile

oamenilor legate de locuire, muncă şi servicii. Rata importantă a mortalităţii, inclusiv a celei infantile, a tuberculozei şi a altor boli, precum şi unele fenomene sociale încep a fi luate în consideraţie în realizarea amenajărilor sau a reamenajărilor urbane.

Verticalizarea clădirilor este întâlnită încă din perioada Evului Mediu în cazul oraşelor-fortăreţe: de exemplu, în Geneva secolului al XVI-lea, confruntată cu un mare val de imigranţi în timpul reformei (Raffestin, 2007, p. 171).

Rémy Allain (2004, p. 137) identifică patru categorii principale de ţesut construit: *tradiţional* (construcţii artizanale şi arhitectură populară specifice oraşului tradiţional); *programat sau compus* (de exemplu, oraşul haussmannian); *fordist* (fie compus - marile ansambluri sau noile oraşe, fie spontan - intrările în oraş); *discontinuu*, în cazul oraşelor emergente, respectiv al periferiilor urbane şi până la întregul oraş – Los Angeles sau Sydney, unde relaţiile sunt mai puţin strânse, fiind specifice lotizările mai puţin dense şi alăturate şi coridoarele comerciale.

În oraşele nord-americane, contrastul între cartierele din centru, caracterizate prin blocuri înalte (zgârie-nori), şi cele de la periferie reprezentate cu precădere prin locuinţe individuale specifice anilor 1960-1970 s-a estompat în timp lăsând locul altor forme, inclusiv clădirile intermediare ca înălţime. Preferinţa pentru acest tip de construcţii se remarcă treptat şi în oraşele europene şi alte spaţii urbane la nivel mondial, făcând astfel posibilă trecerea mai lină între diversele categorii de clădiri şi înălţimi şi eliminându-se în final o serie de „rupturi arhitecturale" reflectate în imaginea oraşelor. Clădirile zgârie-nori au continuat să se dezvolte cu precădere la nivelul metropolelor, beneficiind de noi materiale şi metode de

construire care oferă rezistență și reducerea timpului de realizare a lucrărilor.

În prezent, țesutul construit se află într-o transformare accelerată în ceea ce privește formele, proporțiile și cromatica. Pe lângă categoriile menționate mai sus, trebuie amintite și *locuințele informale*, născute prin ocuparea ilegală a terenurilor și mai des întâlnite la nivelul orașelor metropolă în curs de dezvoltare: Cairo, Tunis, Rio de Janeiro, São Paulo, Lima, Caracas, New Delhi, Calcutta sau Mumbai (Antier, 2005, pp. 177-178).

În condițiile creșterii actuale a populației urbane, până în 2025 orașele vor avea nevoie de noi spații rezidențiale și comerciale într-un procent de 85% din stocul actual, din care China va reprezenta 40% din totalul clădirilor noi, urmată de orașele din S.U.A. În schimb, America de Nord va fi o importantă locație pentru construcțiile comerciale (Dobbs, Remes, 2015, pp. 35-36).

**** Situația la nivel național ****

Modalitățile de locuire din România au fost condiționate de politicile de locuire caracteristice diferitelor regimuri politice, de orientările în funcționalizarea și ocuparea optimă a spațiului urban, precum și de criteriile de împărțire a acestuia în legătură cu asigurarea unui adăpost populației în creștere, dar și unui confort urban (Ianăș, 2009, p. 56).

De-a lungul secolului al XX-lea și până în prezent s-au dezvoltat mai multe tipuri de construcții destinate locuirii populației în orașele din România (Ianăș, 2009, pp. 56 – 62):

- în prima parte a secolului XX (cu un maxim de dezvoltare în anul 1910 și perioada 1945-1960), tipul

majoritar de clădire în oraşele româneşti era cel de *tipul clădirilor cu două sau mai multe locuinţe înşiruite sau cuplate*, cu dependinţe comune; evoluţia acestui tip a fost impulsionată de construirea de locuinţe pentru coloniile muncitoreşti, respectiv clădiri cuplate sau înşiruite, dar şi izolate; acest tip era întâlnit şi în cadrul parcelărilor de locuinţe ieftine în Muntenia, Moldova şi, mai puţin, în Transilvania;

- după 1950, se dezvoltă *clădirile de tipul blocurilor* (în care confortul era redus), ca urmare a afirmării industriei în oraşe şi, implicit, a nevoii de cazare a noii forţe de muncă sosite din mediul rural;
- după 1990, începe construirea *blocurilor* (în scădere considerabilă comparabil cu perioada anterioară) şi a *caselor în cadrul unor investiţii private*; debutează, totodată, procesul de retrocedare a proprietăţilor naţionalizate şi a efectelor generate, inclusiv noile construcţii pe locul celor dărâmate; de asemenea, o altă caracteristică este aceea că cea mai mare parte a apartamentelor vor intra în proprietatea chiriaşilor prin punerea în vânzare a acestora de către stat.

Evoluţia *cartierelor* în oraşele din România s-a produs fie având la bază factorul etnic şi ulterior modificate ca urmare a nevoii de dezvoltare a industriei urbane (factorul industrial) şi, deci, a migraţiei rural-urban, fie s-a produs având la bază doar cel de-al doilea factor, aşa cum este cazul multor cartiere conturate în oraşele nou construite în perioada socialistă (Victoria, Zărneşti, Oneşti, Cugir etc.). În cadrul cartierelor funcţionau aşa-numitele micro-raioane. *Micro-raionul*, specific oraşelor sovietice, reprezintă o unitate de circa 15.000 persoane, compusă din clădiri de patru-cinci etaje, cu servicii colective,

şcoală, centre de loisir, protejat de o centură verde şi depinzând de un centru de producţie (Castells, 1975a, p. 93).

Zonele de la periferiile oraşelor din România se caracterizează prin tipuri morfologice variate ale locuinţelor, dezvoltate după 1990 sub impactul efectelor schimbărilor socio-economice profunde la nivel urban. În prezent, aceste efecte se reflectă în gradul de echipare edilitară, dar şi în diversitatea şi calitatea serviciilor furnizate locuitorilor.

4.2.3.2. Străzile

Străzile au evoluat de la cele medievale, sinuoase şi înguste la străzi drepte şi simetrice.

Planificarea străzilor este legată de modelul de urbanism practicat. De exemplu, structura patrulateră în China se leagă de ideea de sacralitate şi univers, urbanismul fiind aici geomantic, iar străzile în formă de tablă de şah (Deffontaines, 1948, *apud* Isnard, 1978, p. 64).

La rândul lor, străzile influenţează morfologia oraşelor printr-o serie de caracteristici, precum: *poziţionarea* în interiorul ţesutului urban şi în cadrul structurii tramei oraşului (inclusiv participarea în formarea de intersecţii), *lungime*, *lăţime*, *flancarea de construcţii* (de-o parte şi de alta sau pe o singură parte), *prezenţa spaţiilor verzi* de-a lungul acestora (aliniamente de arbori etc.), dar şi prin *mobilierul urban.*

Diversitatea formelor de intersectare a străzii cu scuarul se reflectă în tipologia clădirilor, respectiv a culoarelor şi a încăperilor şi, mai departe, în varietatea morfologiei spaţiilor urbane (Krier, 1979, *apud* Cuthbert Al., 2006, p. 223).

Trama stradală trebuie să se constituie într-un sistem organizat şi coerent care presupune, în funcţie de intensitatea şi

caracterul traficului, separări sau contacte între traseele carosabile şi cele pietonale. Aceasta poate fi ierarhizată în mai multe categorii în funcţie de diferiţi factori, precum suprafaţa sau vechimea.

4.2.3.3. Pieţele

Pieţele au o mare importanţă în morfologia unui oraş prin funcţiile pe care le îndeplinesc: comercială, administrativă, educaţională, politică etc. Pierre Pinon (1999, *apud* Allain, 2004, p. 159) clasifică pieţele în trei categorii, în funcţie de criteriul istoric: *planificate*, *„câştigate"* şi *sistematizate*. Pieţele, alături de străzi, au jucat un rol important în structurarea spaţiului urban tradiţional. Participarea acestora a început însă să se diminueze odată cu înmulţirea autoturismelor, lăsând locul altor elemente să „hotărască" imaginea ţesutului urban.

4.2.3.4. Spaţiile verzi

Spaţiile verzi existente în interiorul spaţiului urban, fie că sunt naturale sau antropice, reprezintă un element important în conturarea unei imagini de ansamblu pozitivă. Preocupări legate de amenajarea şi valorificarea parcurilor şi a grădinilor din oraşe există încă din perioada medievală, fiind mult mai vizibile în cazul unor culturi. Un exemplu este cultura chineză pentru care spaţiile verzi înseamnă armonie.

În secolul al XX-lea, paleta preocupărilor se extinde în domeniul protejării şi conservării spaţiilor verzi, ameninţate de creşterea în suprafaţă a oraşelor şi a densităţii spaţiului construit. La începutul secolului al XX-lea se conturează tot mai mult ideea *oraşului-grădină*, considerat drept o alternativă la oraşul industrial. Acesta presupunea o repartiţie cât mai echilibrată a zonelor funcţionale, însoţită de o dezvoltare a

BCU CLUJ / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

spațiilor verzi în interiorul orașului, dar și de amenajarea unei centuri verzi (*greenbelt*) în jurul acestuia. Astfel, la contactul dintre orașe și spațiul din jur se dezvoltă centurile verzi, eficiente în asigurarea perdelelor de protecție ale orașelor față de zonele intens circulate. O serie de noi orașe vor fi amenajate respectând principiile acestui nou curent în urbanism: orașele satelit ale Londrei, Parisului, dar și ale unor mari metropole americane.

Astfel, dacă ideea amenajării de spații verzi a prins contur încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea în interiorul marilor centre urbane (precum Central Park din New York), după 1950 începe dezvoltarea acestora și în zonele de la periferie și chiar mai departe, în spațiul suburban: Paris (încă din 1976), Barcelona etc.

Plantațiile de arbori pe aliniamente se încadrează într-o tipologie largă și au un rol complex: de decor, de mascare a unor elemente considerate inestetice, de protejare a pietonilor împotriva insolației și poluării, de moderare a extremelor termice diurne, de creștere a umidității aerului cu oxigen și de diminuare a zgomotului urban. Rabatele de arbori pot fi atât continue, cât și individuale, cu gazon sau fără gazon.

Spațiile verzi dau în același timp viață și expresivitate artistică componentelor arhitecturale ale cartierelor constituind un element activ al peisajului arhitectural.

Modalitățile de amenajare a spațiilor verzi sunt variate, dintre care se remarcă următoarele trei: *geometrică* (bazată pe principiul formelor geometrice regulate și al simetriei), *peisagistică* (forme de amenajare mai libere, ce imită natura) și *mixtă* (în care se îmbină formele geometrice cu cele sinuoase).

Generalizarea tendinței de a obține o mare densitate de locuire în mediul urban a condus la reducerea continuă a

suprafeței spațiilor aferente parcurilor sau locurilor de joacă pentru copii, a căror realizare sau refacere presupune adeseori și o reorganizare a spațiilor verzi.

4.2.3.5. Parcările

De-a lungul ultimelor decenii, dezvoltarea parcărilor în cazul clădirilor de locuit sau de birouri a trecut de la dispunerea pe orizontală la organizarea acestora pe verticală, atât la *sol*, cât și *în subteran*. În cazul clădirilor situate în proximitate unele de altele și în absența unor suprafețe posibil a fi amenajate, se recurge la realizarea unor *parcări subterane* sub zonele verzi sau aleile dintre blocuri, *semi-îngropate* sau *sub nivelul solului* în funcție de condițiile impuse de prezența rețelelor edilitare.

4.2.4. Utilizarea terenurilor

Utilizarea terenurilor o fost importantă în evoluția urbană încă din perioada Evului Mediu. Astfel, în 1085 se realizează primul cadastru în Anglia.

Relieful imprimă prin caracteristicile sale o anumită utilizare a terenurilor în intravilanul orașelor. Alături de acesta, alte componente ale cadrului natural, precum *vegetația* sau *hidrografia*, pot deveni determinante nu doar în evoluția zonelor verzi sau a spațiilor de agrement, de exemplu, cât și a altor zone funcționale (rezidențiale, de transport, comerciale, etc.).

Începând cu secolul al XX-lea, creșterea gradului de urbanizare a condus la o presiune tot mai mare asupra terenurilor urbane, supuse nu doar unor transformări impuse de necesitatea unor noi amenajări, dar și de modernizarea unor

spații, respectiv de acțiuni de reconversie a unor terenuri de tip brownfield.

În cadrul general actual al dezvoltării unei morfologii urbane corecte, fie că este vorba de căi de comunicație, construcții sau vii și livezi urbane, buna cunoaștere și analiză a distribuției terenurilor după modul de folosință trebuie însoțită de ideea respectării compatibilității între diferitele modalități de utilizare a terenurilor. Obiectivele merg și mai departe până la încurajarea unei utilizări complexe și diverse a terenurilor, la dezvoltarea agriculturii urbane și utilizarea integrată a terenurilor.

4.2.5. Situl

Orașele au beneficiat în dezvoltarea acestora de o serie de avantaje geografice, precum *poziția portuară* (Liverpool, Shanghai, orașele din centrul și estul S.U.A. - New York etc.,), *hidrografia* (Calcutta, Alexandria, Orléans etc.) sau *localizarea* acestora *în zonele de contact* (Viena, Zurich sau Berna la nord de Alpi etc.). Factorii naturali au influențat mai departe o serie de alți factori care au stat la baza apariției și evoluției orașelor (de natură economică, militară etc.)

**** Situația la nivel național ****

Orașele din România prezintă o morfologie variată dictată de favorabilitățile și restrictivitățile impuse de sit și factorii naturali (condiții de relief, hidrografie, vegetație și soluri).

Tipul morfostructural caracteristic capitalei este *radiar-concentric*. Acesta este specific regiunilor de contact

dintre două ţinuturi, punctelor de convergenţă a drumurilor, respectiv locurilor favorabile schimburilor. Caracteristica acestui tip constă în prezenţa nucleului comercial central, social şi politic al oraşului. Spre acest centru convergeau cele mai vechi drumuri comerciale sau strategice care, mai târziu, au favorizat extinderea şi împărţirea oraşelor în sectoare şi mahalale. Acestea au constituit zone de tranziţie în care au pătruns activităţile comerciale şi din industria uşoară. Zona de tranziţie este continuată de zona suburbiilor, în cazul oraşelor mari.

Tipul de plan în aureole concentrice se bazează pe dispunerea în mod armonios a oraşului în jurul centrului. De la acest centru pleacă radiar arterele care întretaie străzile circulare, de unde şi numele de plan radiar-concentric. Din orice punct se poate ajunge cu uşurinţă în centru, unde sunt concentrate principalele funcţii socio-culturale, comerciale şi administrative ale oraşului.

Dinamica economică după 1990 a oraşelor româneşti a fost influenţată de o serie de factori, printre care şi *poziţia geografică*: de exemplu, Jimbolia, aflat aproape de graniţa cu Serbia, deşi a deţinut funcţii industriale importante înainte de 1990 (ceramică, topitoria de cânepă, încălţăminte, nasturi etc.), nu a cunoscut acelaşi succes precum oraşul Sânnicolau Mare, situat la frontiera cu Ungaria şi care a devenit unul dintre cele mai performante oraşe din zona Banatului datorită investiţiilor în creştere la începutul perioadei de tranziţie (Popa, 2007, p. 184 şi p. 186).

Una dintre problemele grave ale oraşelor din România după 1990 este, fără doar şi poate, degradarea şi diminuarea zonelor plantate existente. Construcţiile s-au dezvoltat rapid şi

haotic pe terenurile libere din jur, uneori chiar prin distrugerea unor spații verzi, iar pe de altă parte în interiorul orașului s-au înregistrat pierderi din suprafața zonelor verzi existente prin transformarea acestora în maidane neîngrijite (*zone gri*).

4.3. Tipologia morfologică a orașelor la nivel mondial, în funcție de evoluția culturală și economică

Orașele reprezintă produsul istoriei și, implicit, al economiei și culturilor. Cultura se află în centrul cunoștințelor de proiectare urbană (Cuthbert, 2006, p. 102). De aceea, cultura devine unul dintre principalii factori de luat în calcul în analiza morfologiei orașelor, alături de cei naturali și economici. Trecutul cultural, respectiv influențele culturale, cultura dominantă, inclusiv religia dintr-un spațiu urban lasă o amprentă evidentă asupra fizionomiei acestuia, la nivel mondial putându-se identifica 7 categorii de orașe (Allain, 2004, pp. 36-37, cu adăugiri):

1) orașul *islamic*: se individualizează prin străzi înguste cu case având patio, organizate în jurul souk-ului și moscheii; caracteristicile sale sunt prezente nu doar în orașele arabe, dar și în spații urbane aflate la un moment dat din istoria lor sub dominația culturii musulmane (în sudul Spaniei sau Sicilia, de exemplu); sub influența arhitecturii occidentale, specificul orașului islamic se pierde mai ales în cazul orașelor mari.

2) orașul *european*: prezintă influențe primite de la alte categorii de orașe, detașându-se însă printr-o serie de aspecte ce țin de densitatea mare a

BCU IAȘI - CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

spațiului construit, foarte compactat, dar și de imaginea și funcționalitatea centrului istoric, bine conturat, unde se concentrează viața culturală și economică a orașului; în ciuda unor aspecte comune și des întâlnite la nivelul spațiilor urbane europene (dar și la nivelul spațiilor urbane colonizate din Africa de Nord, America Latină etc.), o serie de diferențe se remarcă între nordul și sudul Europei, precum între vestul și estul continentului.

3) orașul *nord-american*: a fost influențat până în secolul al XX-lea de modelul orașului european, iar în era globalizării influențează la rândul său mari metropole din America de Sud sau Asia de Sud-Est; se caracterizează printr-o dezvoltare urbană foarte uniformă, respectiv rețele în formă de șah, dar și construcții dezvoltate mult pe verticală (zgârie-nori).

4) orașul *sud-american*: prezintă elemente comune modelului european spaniol: densitate mare, compactitate, construcții înalte, străzi-coridor și piețe publice specifice culturii spaniole; totodată, influența orașului nord-american este din ce în ce mai vizibilă prin verticalizarea construcțiilor și dezvoltarea periferiilor, uneori contrastante ca urmare a diferențelor între clasele sociale impregnate în organizarea acestora.

5) orașul *african*: acest model prezintă discrepanțe între orașele devenite importante centre economice sub influența puterilor colonizatoare (orașele capitală sau orașele-port) și restul orașelor unde se păstrează autenticitatea arhitecturală și modul de organizare specific locului.

BCU IAȘI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

6) oraşul *asiatic*: se remarcă prin importanţa grădinilor (oraşul de tip chinezesc), ce se diminuează treptat ca urmare a dezvoltării oraşelor după modelul metropolelor occidentale; oraşul japonez se individualizează prin formele de detaliu.

7) oraşul *socialist*: pe de o parte, s-a dezvoltat prin suprapunerea de elemente noi în spaţii caracterizate deja printr-un anume model de evoluţie (de exemplu, noi cartiere ex-nihilo sau mutaţii funcţionale în interiorul unor spaţii deja amenajate, în urma unor acţiuni de demolare, adaptare sau completare), iar pe de altă parte prin apariţia de noi oraşe ca urmare a dezvoltării economice în zonă. O serie de elemente le sunt specifice: locuinţele colective închiriate sau achiziţionate de la stat, bulevardele largi, pieţele impunătoare, prezenţa Casei Poporului, a Palatului Culturii etc. De menţionat că după 1990, o parte dintre aceste aspecte au dispărut din imaginea oraşelor devenite europene (capitaliste), dar altele continuă să rămână în condiţiile în care schimbarea funcţionalităţii unui spaţiu nu a însemnat şi o modificare peste tot a arhitecturii specifice perioadei socialiste (de exemplu, Palatul Parlamentului şi Casa Presei Libere în Bucureşti sau Palatul Culturii din Varşovia).

O altă clasificare a oraşelor (Pacione, 2003) include cinci categorii în rândul mediilor urbane:

1) *Oraşele latino-americane*, în cadrul cărora CBD-urile (Central Business Districts) încă reprezintă principala zonă de ocupare a forţei de

muncă, dar şi cea mai importantă zonă comercială şi de recreere. Pornind radiar din zona centrală, structura oraşelor, după modelul lui Larry R. Ford (1996), cuprinde o *axă comercială şi rezidenţială de elită* şi *zona industrială* care realizează conexiunea cu alte spaţii industriale situate în zonele suburbane. Aceste două tipuri de zone străbat aşa-numita *zonă ajunsă în faza matură de dezvoltare* (conturată în jurul zonei centrale caracterizată prin servicii diversificate, o densitate ridicată a populaţiei şi, uneori, procese de gentrificare), *zona de creştere în situ* (mult mai dinamică decât zonele precedente din punct de vedere al plecării şi stabilirii populaţiei), *zona clasei mijlocii* (situată în continuarea zonei de creştere în situ, dar în apropierea axei comerciale şi rezidenţiale de elită), urmată apoi de *zona de periferie* (care adăposteşte, de regulă, imigranţi şi în cadrul căreia serviciile prezintă o serie de disfuncţionalităţi). În afara acestor zone, oraşele latine pot cuprinde izolat şi *zone de favele*, care prezintă adeseori probleme de organizare şi funcţionare (Pacione, 2003, pp. 447-449).

2) *Oraşele africane*. După Anthony O'Connor (1983, *apud* Pacione, 2003, pp. 449-451), oraşele africane se împart în şapte subcategorii: *oraşul autohton*, construit înaintea perioadei coloniale; *oraşul islamic*, prezent în special în zona Saharei; *oraşul colonial*, al secolelor XIX-XX, specific în Africa tropicală; *oraşul european*, ale cărui origini sunt în Africa de Sud şi Est - precum Johannesburg, Nairobi sau Lusaka; *oraşul dublu (dual)*, ce

reprezintă o combinație a mai multor tipuri: de exemplu, islamic și colonial, precum metropola Khartoum ce include orașul Omdurman, unde elementele islamice și cele coloniale sunt separate de Nil; *orașul hibrid*, respectiv orașul dual care cuprinde elemente indigene și străine, dar integrate, în proporții aproximativ egale (Accra sau Lagos); *orașul apartheid*, un model specific orașelor din Africa de Sud care au evoluat conform principiului dezvoltării separate a culturilor [3] și, mai mult, segregării rasiale a populației.

3) *Orașele din Orientul Mijlociu și Africa de Nord.* În structura acestora un loc important îl reprezintă *moscheea* și *bazarul* (numit și *souk*). Zonele rezidențiale se dezvoltă într-o structură compactată de case, cu ferestre către interiorul curților. *Medina* ocupă un loc important în viața economică și culturală a acestor orașe.

4) *Orașele din Asia de Sud.* Aici s-au dezvoltat cu precădere două modele: *modelul colonial* și *modelul bazar*. Orașele coloniale sunt de obicei orașe cu ieșire la mare, cu funcție comercială și CBD-uri dezvoltate (de exemplu, Calcutta, Mumbai sau Madras). Orașele de tip bazar, în interiorul cărora există o separare clară în teritoriu după factorul etnic, religios și al castelor, prezintă

[3] Fenomenul segregării culturale este întâlnit și în alte orașe africane, precum în Nigeria: în nordul țării, populația originară din sud trăiește în cartiere aparte; această separare, deși având rădăcini istorice, a fost impulsionată în secolul al XX-lea odată cu începutul construirii masive de către britanici în nordul țării, ceea ce a însemnat o mare cerere de forță de muncă ce va fi adusă din sud.

un CBD în care bazarul reprezintă elementul central şi unde se întâlnesc principalele funcţii ale oraşului. Bazarul este înconjurat de casele comercianţilor înstăriţi şi, apoi, de cele ale populaţiei sărace.

5) *Oraşele din Asia de Sud-Est*. La fel ca şi oraşele din Asia de Sud, cele din zona de sud-est a Asiei au evoluat sub influenţa mai multor culturi (chineză, europeană, arabă sau japoneză) care şi-au lăsat amprenta în structurarea oraşelor. Prezenţa europenilor resimţită încă din secolul al XVI-lea în aceste spaţii s-a materializat prin înfiinţarea unor *oraşe-port* devenite în timp importante centre urbane pentru sud-estul Asiei din punct de vedere comercial şi, mai târziu, industrial: Jakarta, Singapore, Bangkok sau Hong Kong. În marea lor majoritate, oraşele sunt caracterizate prin discrepanţe evidente între zonele de locuit impuse de diferenţele sociale. De asemenea, oraşele mari, şi în special oraşele capitală, prezintă o dinamică spaţială considerabilă ca urmare a migraţiilor rural-urban ce conduc la amenajarea de noi spaţii de locuit, inclusiv din categoria celor informale.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Capitolul 5. Economia urbană şi impactul acesteia asupra spaţiului

Competiţia economică din spaţiul urban este într-o continuă transformare. Centrul oraşului are cea mai ridicată valoare a solului şi activităţi din terţiarul superior, prezentând totodată mişcări centrifuge către periferie unde se localizează activităţi din sectorul secundar, dar şi terţiar, alături de dezvoltarea proiectelor rezidenţiale.

După Pierre Massé (Castells, 1975a, p. 179), localizarea activităţilor industriale poate avea la bază o serie de cauze care conduc la trei tipuri de amplasări determinate de dezvoltarea industrială şi urbană, prezenţa resurselor naturale şi libera alegere.

Dacă între secolele XVI-XIX, oraşele din ţările în curs de dezvoltare au cunoscut o modernizare a comerţului continuată ulterior în industrie, de-a lungul secolului al XX-lea şi în primii ani ai secolului al XX-lea acestea au beneficiat de o modernizare în plan tehnologic, mai ales odată cu resimţirea efectelor procesului globalizării economice şi culturale.

În spaţiile urbane din Africa, urbanizarea nu este întotdeauna însoţită de o dezvoltare economică. Un exemplu îl reprezintă producătorii de cacao din Ghana şi Coasta de Fildeş care folosesc spaţiile din apropierea oraşelor în cicluri de producţie de 25 de ani. Astfel, producţiile de cacao apar în ariile despădurite şi se dezvoltă într-un interval de circa un sfert de secol până la epuizare. În ambele ţări, producţia s-a mutat treptat de la est la vest având un rol semnificativ în conturarea spaţiilor urbane. Acestea nu cunosc, însă, o dezvoltare a industriei şi a serviciilor la contactul urban-rural datorită

faptului că producătorii agricoli din zonă vin în oraşe pentru a-şi comercializa produsele obţinute; oraşele devin, astfel, centre comerciale, nelăsând posibilitatea dezvoltării serviciilor în zonele din apropiere (Henderson, 2015, p. 58).

5.1. Zonele funcţionale urbane

Primele măsuri de planificare sistematică, respectiv planuri de urbanism, au apărut în S.U.A. şi Marea Britanie în perioada primului război mondial (Scott, 1969, *apud* Claval, 1981, p. 173). Încă de la sfârşitul secolului al XIX-lea, în condiţiile creşterii populaţiei şi suprafeţei unui număr tot mai mare de oraşe, apar o serie de încercări de *zonificare urbană*. Primele planuri de zonificare a oraşelor apar la începutul secolului XX în S.U.A. – Los Angeles în 1909, urmat de Baltimore, New York şi oraşele din Marea Britanie şi Franţa – Legea din 1919. Primul oraş din lume împărţit în zone destinate unor utilizări specifice este oraşul german Frankfurt, în anul 1910. Principalele *zone funcţionale* erau: zona centrală cu funcţia industrială şi cea rezidenţială, zonele cu densitate ridicată a populaţiei, zonele cu densitate mai scăzută a populaţiei, zonele industriale, zonele caselor individuale, urmate de alte zone industriale. Se trece, astfel, la o nouă etapă în organizarea oraşelor, ale cărei avantaje nu ţin doar de optimizarea funcţionalităţii, dar şi de imagine şi creşterea calităţii vieţii în mediul urban prin limitarea poluării.

Până la apariţia acestei măsuri de control introdusă în viaţa oraşului, politicile de planificare teritorială se bazau pe o serie de principii legate de: forma străzilor, amenajarea spaţiilor verzi de-a lungul marilor bulevarde, întreţăierile de drumuri, estetica monumentelor şi amplasarea acestora sau amenajarea oraşului în funcţie de elementele topografice şi importanţa punctelor de belvedere. Dezvoltarea economică era

centrată pe activitățile economice de bază în funcționarea orașului, localizate cu precădere în inima orașului.

Primele forme de individualizare a zonei centrale a orașelor datează înainte de revoluția industrială: în Anglia, începând cu secolul al XVIII-lea se afirmă vocația turistică a zonele centrale (Claval, 1981, p. 253). Expansiunea orașelor și competiția în creștere în ceea ce privește terenurile conduce la o restrângere a funcțiilor pentru zona centrală, care va fi destinată în primul rând birourilor. Se remarcă, însă, un nou fenomen: pentru a se reduce din timpul de deplasare de la un birou la altul, începe construirea zgârie-norilor în orașele americane încă de la finele secolului al XIX-lea, cu prețul supraaglomerării (Claval, 1981, p. 256).

Zona funcțională urbană reprezintă o parte din teritoriul unui oraș, având limite determinate, funcțiuni bine precizate și condiții reglementate de dezvoltare (Erdeli *et al.*, 1999, p. 354, *apud* Săgeată, 2010, p. 125). Funcțiile caracteristice intravilanului pot fi de două feluri: fundamentale și complementare (tab. nr. 1).

Teritoriul administrativ urban	Intravilan	Zonă rezidențială (de locuit) *	Perimetrul construibil (Suprafața construibilă)
		Zonă administrativă, culturală și de sevicii	
		Zonă comercială	
		Zonă industrială *	
		Zonă de circulație	
		Zonă de agrement	
		Alte teritorii cu destinație neagricolă	
	Extravilan	Localități componente	
		Sate aparținătoare	
		Terenuri agricole	Terenuri agricole

* Zone funcționale fundamentale.

***Tabel nr. 1.** Zonele funcționale din intravilan, componentă a teritoriului administrativ urban*

Sursa: Săgeată, 2010, p. 125

Dezvoltarea urbană din ultimele decenii s-a bazat în general pe aglomerarea activităților în spațiu, în unele cazuri, perpetuarea acestor acțiuni pe toată suprafața orașului însemnând apariția fenomenului de sufocare și blocaj în dezvoltare. De aceea, unele dintre principalele provocări ale zonificării urbane actuale sunt legate de restricționarea unor activități în interiorul orașului, dezvoltarea unor zone mixte, amenajarea locurilor de parcare necesare clădirilor de birouri, în creștere ca număr și care să nu afecteze întinderea spațiilor verzi sau evitarea/diminuarea procesului de segregare urbană.

Zonificarea funcțională la început de secol XXI se bazează pe respectarea habitatelor naturale și a cadrului natural, în general. Aceasta se traduce prin acțiuni de intervenție antropică care să afecteze cât mai puțin elementele naturale rămase intacte, protejându-le prin introducerea de măsuri restrictive de amenajare urbană.

5.2. Reconversia funcțional-economică a spațiului urban

Reconversia funcțional-economică se produce prin reorganizarea zonelor funcționale. Această restructurare are loc, simultan sau nu, în plan financiar, organizatoric, tehnologic și spațial.

În literatura de specialitate întâlnim termenii de *conversie* și *reconversie* pentru a exprima această reorganizare funcțională, de multe ori fiind destul de dificilă diferențierea acestora (Hardouin-Lemoine, 2001, p. 66). În timp ce pentru unii autori, aceștia prezintă aceeași semnificație, B. Zuindeau (1986, p. 128, *apud* Hardouin-Lemoine, 2001, pp. 66-67) consideră că între cei doi termeni există o delimitare clară:

procesul de conversie face referire la transformările pe care le cunosc structurile productive, dar fără a fi consecința unor decizii sau dificultăți ale unității de producție sau la nivel regional; spre deosebire de conversie, reconversia apare într-un context de criză economică locală care afectează polul industrial dominant în așa măsură încât se impune restructurarea productivă; această reconstituire lasă loc unei politici de reconversie implementată de autorități, necesară datorită impactului social pe care l-ar avea dispariția activităților tradiționale dominante. Dacă procesul de conversie înseamnă adaptarea continuă a sistemelor de producție regionale, reconversia implică fragmentarea capacităților de producție și introducerea unei noi producții. Mai există și specialiști care abordează termenul de conversie mai degrabă sociologic, respectiv sub înțelesul de conversie profesională.

Economia spațiului urban este într-o continuă evoluție ce devine tot mai dinamică sub impulsul procesului galopant al globalizării. Reconversia funcțional-economică are la bază acțiuni de *dezindustrializare, delocalizare industrială* și *terțiarizare.*

Dezindustrializarea și terțiarizarea (Graham, Spence, 1995) sunt două procese economice care relaționează, primul fiind premergător celui de-al doilea. Indiferent de cum le-am numi, dezindustrializare sau terțiarizare, întotdeauna este vorba de un declin al sectorului de producție și de o afirmare, în schimb, a celui terțiar (Polèse, 1988, p. 13). La nivel spațial, dacă într-o primă etapă activitățile industriale sunt cele care își descentralizează activitățile sau își delocalizează producția în afara orașului sau la marginea acestuia, acestea vor fi urmate de cele din comerț și servicii.

Dezindustrializarea are cauze multiple: politica descentralizării, criza economică de la începutul anilor 1970, echipamentele industriale învechite, expansiunea economică, intervențiile urbanistice majore și presiunea funciară (Laborde, 1997, p. 131).

Procesul dezindustrializării ce afectează tot mai multe orașe la nivel mondial (New York - industria textilă, Pittsburgh - industria siderurgică etc.) lasă locul terțiarizării sau, altfel spus, industria este înlocuită treptat de servicii. În general, la nivelul centrelor urbane industriale se remarcă o tranziție dificilă către sectorul terțiar, mai ales din categoria terțiarului superior. Terenurile eliberate de fostele activități de producție se înscriu în cadrul a ceea ce numim *frișe urbane* și care sunt acele terenuri pe suprafața cărora s-au desfășurat activitățile industriale, de comerț etc.

În cazul frișelor urbane, este nevoie de un timp de supraveghere între încetarea activității și inserția acestora într-o dinamică de proiect planificată care să poată constitui o pârghie în vederea unei reutilizări funcționale viitoare (Andres, 2006 și 2008; Andres, Ambrosino, 2008, *apud* Janin, Andres, 2008, p. 77). În cazul frișelor industriale, lipsa de activitate legată de închiderea unității de producție și prezența rupturilor sociale (atât individuale, cât și colective care rezultă) se conjugă cu absența temporară a funcționalității până la „renașterea" locului, așa-numita „perioadă de doliu" pentru populația locală (Bertoncello, 2006, *apud* Janin, Andres, 2008, p. 77). Altfel spus, frișele urbane devin spații banale, ce conduc la pierderea treptată a identității locului. Pentru ca memoria acestor spații urbane să nu dispară, participarea și implicarea activă a populației sunt esențiale în recâștigarea și valorificarea frișelor urbane, fie că acestea sunt industriale, militare sau agricole. Totodată, devine primordială implicarea autorităților locale, de

exemplu în introducerea culturii în interiorul frişelor prin dezvoltarea de proiecte culturale (De La Broise, Gellereau, 2004, p. 28).

Claude Janin şi Lauren Andres (2008, p. 65) consideră că la nivelul ţărilor demult industrializate *frişele industriale* sunt consecinţa scăderii rentabilităţii economice pentru sectoarele de producţie tradiţională în profitul activităţilor terţiare. Acestea rezultă în urma unui fenomen de criză ce conduce la reînnoirea formelor de producţie şi de ocupare a forţei de muncă, la reînnoirea principiilor de localizare, a echilibrelor între sectoarele economiei şi chiar a repartiţiei activităţilor la nivel mondial (Roncayolo, 1990, *apud* Janin, Andres, 2008, p. 65).

Pentru evitarea consecinţelor generate de conturarea frişelor în interiorul spaţiului urban şi ţinând cont de realitatea că de multe ori construcţiile nu corespund noilor cerinţe de pe piaţă, este necesară anticiparea apariţiei acestora, respectiv transformarea spaţiilor supuse unor profunde mutaţii economice în *frişe instrumentalizate*, definite de specialişti drept instrumente de comunicare şi negociere la nivelul actorilor teritoriali (Janin, Andres, 2008, p. 67).

Funcţionalitatea frişelor instrumentalizate (a spaţiilor reconvertite), o componentă de seamă a politicilor de planificare teritorială, este legată de respectarea mai multor etape: a) realizarea proiectului de reconversie, în concordanţă cu piaţa imobiliară şi strategia de amenajare a teritoriului; b) consultarea tuturor categoriilor de actori teritoriali (decidenţi, specialişti, opinia publică etc.); c) modificarea planului de amenajare a zonei; d) implementarea proiectului de reconversie, conform unor metode şi reguli stabilite şi agreate de către toţi actorii teritoriali implicaţi.

Gestionarea frişelor este o acţiune dificilă, uneori imposibil de realizat atunci când intervenţiile de modificare a destinaţiei spaţiilor industriale sunt subdimensionate sau necorespunzătoare. La fel de irealizabilă poate părea şi prevenirea apariţiei frişelor. Cu toate acestea, anticiparea restructurărilor a devenit o necesitate nu doar economică ce trebuie să ţină cont de o serie de factori care să reflecte contextul socio-economic la nivel macro. Aceşti factori influenţează desfăşurarea procesului de restructurare anticipată, precum şi obiectivele propuse în cadrul formelor multiple ce pot rezulta (fig. nr. 3).

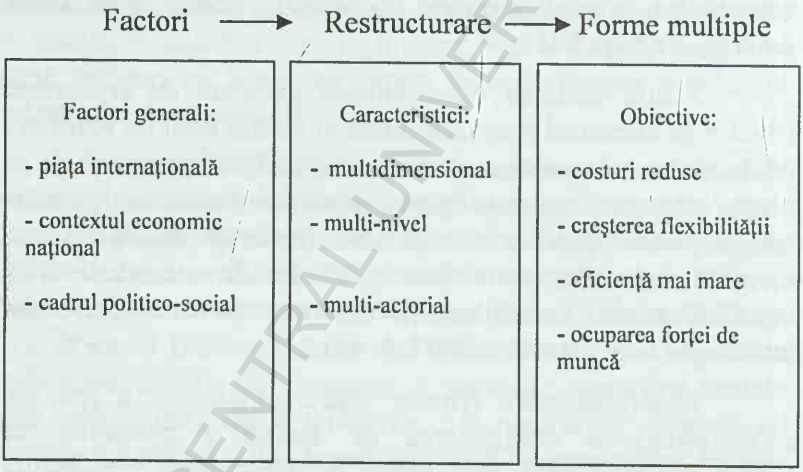


***Fig. nr. 3.** Anticiparea unei restructurări economice*
Sursa: AgirE - Rapport final mai 2008, p. 17, cu modificări

La nivel mondial, formele sub care se desfăşoară procesul de reconversie funcţional-economică în interiorul oraşelor depind, pe de o parte şi într-o mare măsură, de tipul de economie naţională, respectiv trecutul, caracteristicile actuale şi tendinţele de evoluţie a acesteia. Pe de altă parte, specificul

BCU CLUJ / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

regional/local intervine în „definirea" formei sub care reconversia economică prinde contur.

Reconversia zonelor portuare devine tot mai evidentă încă de la începutul anilor 1980, în special în orașele nord-americane. Sub influența efectelor globalizării economice și, în consecință, a dezindustrializării sau delocalizării activităților de producție, o serie de orașe au derulat de-a lungul ultimelor decenii proiecte de restructurare și regenerare a vechilor spații (Baltimore, Boston, Toronto, Sydney, Londra, Nantes etc.), ce au presupus și o dezvoltare a mixității destinațiilor: rezidențială și activități cât mai diverse în rândul serviciilor prin acordarea unei atenții speciale industriilor creative și turismului, bazându-se în unele cazuri pe memoria industrială a spațiilor (Nantes, Bordeaux, Amsterdam, Lisabona, etc.).

*** *Situația la nivel național* ***

La nivelul orașelor din România, reconversia spațiilor industriale este un proces destul de recent și reflectă evoluția economiei după 1990. Formele de reconversie capătă dimensiuni diferite în funcție de modalitatea și efectele proceselor de privatizare, dezindustrializare, descentralizare și delocalizare industrială.

În reconversia zonelor industriale din România, ca de altfel peste tot în lume, trebuie să se țină cont de includerea unor construcții în categoria clădirilor protejate. Construcțiile industriale protejate din România sunt înscrise pe lista monumentelor istorice realizată de Institutul Național al Patrimoniului, Ministerul Culturii, ultima inventariere având loc în anul 2015.

BCU CENTRALA UNIVERSITARA

Dezindustrializarea începută după 1990 în România a lăsat locul noului proces al terțiarizării pentru a compensa pierderile de performanță economică care până atunci fuseseră cotate la nivel internațional drept nesemnificative în comparație cu societățile dezvoltate. În aceste condiții, raportul industrie-servicii a evoluat, cu precădere după 2000, în avantajul sectorului terțiar, ca urmare a schimbărilor aduse de economia de piață și conjugate în principal creșterii numărului de eșecuri în privatizarea industrială, neadaptării condițiilor competiționale sau lipsei de experiență. Transformările au fost însoțite de o serie de alte fenomene cu care sectorul secundar s-a confruntat după 1990: accelerarea ritmurilor de inovație tehnologică, mobilitatea exacerbată a capitalului și a resurselor energetice noi sau concurența internațională însemnată, mai ales a forței de muncă. Acești factori importanți, adevărate mecanisme generatoare de mutații în profil teritorial prin efectele pe care le introduc (precum scurtarea ciclului de viață al produselor sau devalorizarea mai rapidă a capitalului fix al întreprinderilor), contribuie la accelerarea dinamicii delocalizării industriale (Di Meo, 1988, *apud* Janin, Andres, 2008, p. 65), în alternanță cu fenomenul dezindustrializării.

În zonele unde terțiarizarea nu a luat locul activităților de producție s-au instalat *frișele industriale*. În multe orașe din România, numărul frișelor industriale este în creștere, situația agravându-se cu trecerea anilor. Spațiile eliberate în urma închiderii unor unități de producție au cunoscut două situații de restructurare funcțională. Pe de o parte, a fost vorba în cazul fabricilor considerate funcționale doar de o eliberare de elementele specifice specializării industriale anterioare și de *readaptarea* vechilor spații la noile activități prevăzute; acestea sunt, în general, din categoria sectorului terțiar: activități IT, bancare, asigurări, alimentație publică, media, comerț, etc. și se

dezvoltă adeseori în interiorul vechilor *platforme industriale*, unele dintre acestea transformate în *parcuri industriale*. Pe de altă parte, închiderea fabricilor a fost urmată de *demolarea* acestora, în cazurile în care construcțiile respective au fost considerate nefuncționale pentru desfășurarea activităților prevăzute.

Condițiile în care terțiarizarea a pătruns în interiorul *parcurilor industriale* din București sunt similare celor din alte capitale ale țărilor Europei Centrale și de Est; cu toate acestea, dezvoltarea procesului a fost diferită de la caz la caz, în funcție de istoricul arealelor economice, importanța industrială și localizarea acestora (Cercleux *et al.*, 2015, p. 278).

5.3. Industriile creative

Terțiarizarea este drumul firesc al evoluției economice a orașelor caracterizate de o dinamică continuă a activităților. Numărul orașelor creative este în creștere, iar dezvoltarea acestora are la bază o mobilizare a *creativității* inerente în artă și cultură pentru a crea noi industrii și oportunități de angajare (Sasaki, 2010, p. S3).

Evoluând de la terțiarizarea inițială, conjugată nevoii de servicii esențiale atingerii unui standard de viață corect, în prezent procesul se dezvoltă în conexiune cu progresul cunoștințelor și al inovațiilor tehnologice, reprezentând totodată și o consecință a cererii existente pe piață.

Industriile creative caracterizează cu precădere economiile statelor dezvoltate, fiind un concept relativ nou în literatura de specialitate și în cadrul politicilor publice, în ciuda avantajelor cu care acestea pot contribui la ameliorarea imaginii unui oraș: schimbarea percepției asupra unui loc,

BCU IAȘI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

creşterea gradului de ocupare a forţei de muncă disponibile, dezvoltarea economică etc.

Industriile creative se dezvoltă sub impactul procesului globalizării, respectiv al mutaţiilor tehnologice, formelor de comerţ tot mai diversificate şi consumului în creştere. Numărul angajaţilor în industriile creative la nivelul statelor Uniunii Europene este în creştere.

Ramurile industriilor creative (*publicitate, arhitectură, arte, design, modă, film, muzică, fotografie* etc.) prezintă tendinţe de concentrare importantă în cadrul unui grup foarte selectiv al regiunilor metropolitane (Bontje, Musterd, 2009, p. 844).

Unul dintre cele mai controversate atribute ale oraşelor creative este deschiderea către fluxurile de mărfuri, capital şi personal creativ care participă cu idei ce pot fi în cele din urmă transformate în servicii sau produse comerciale de succes (Yusuf, Nabeshima, 2005, p. 118).

Pentru a crea un cluster este absolut necesar ca industriile creative să aibă un mediu în care creativitatea se poate dezvolta. În teoria oraşului creativ, mediul creativ, structura socială a creativităţii şi, mai presus de toate, contextul social, cultural şi geografic sunt cu adevărat vitale pentru integrarea politicii industriale, urbane şi culturale (Sasaki, 2010, p. s4). O altă abordare, mult mai complexă, este cea a lui Richard Florida (2002, *apud* Bontje, Musterd, 2009) care dezvoltă conceptul de „*creative class*". Prin „creative class" se înţelege nivelul competenţelor angajaţilor şi, mai puţin, specificul domeniului de activitate: este vorba atât de persoane înalt calificate care activează în domeniul industriilor creative, cât şi în industriile consumatoare de cunoştinţe (finanţe, juridic, ICT, învăţământul superior, cercetare şi dezvoltare).

Industriile culturale reprezintă o subramură a industriilor creative şi se înscriu în prezent printre cele mai dinamice activităţi la nivelul economiei mondiale. Industriile culturale nu au nimic de-a face cu industria tradiţională ci, dimpotrivă, se îndreaptă timid în evoluţia acestora către o componentă nobilă a vieţii economice, cultura.

În terminologia engleză, termenul de industrii culturale înglobează ansamblul sectoarelor culturale. Conform UNESCO, acest concept este sinonim industriilor creative şi include sectoare precum arhitectura sau artizanatul. Industriile culturale din Franţa acoperă sectoarele care în domeniul economiei culturii implică o reproducere a operelor şi o difuziune la scară largă, făcând referire la cinema şi audiovizual, editare şi înregistrări muzicale. Una dintre particularităţile acestor sectoare este faptul că sunt viabile într-o economie de piaţă (Paris, 2010, p. 46).

Dezvoltarea industriilor creative în interiorul marilor oraşe, în special a zonelor centrale, poate fi asociată şi ideii de revenire la funcţia pe care o deţinea centrul oraşului altădată, şi anume culturală şi de petrecere a timpului liber. Reanimarea centrului oraşului sau animarea sa atunci când vorbim de oraşe industriale care nu beneficiază de o structură veche ce trebuie doar adusă la viaţă nu mai reprezintă o utopie de câteva decenii. Formele sub care reanimarea se produce sunt din ce în ce mai variate şi adaptate în primul rând resurselor/avantajelor locale.

Industriile creative pot apărea însă în medii diferite din variate zone ale oraşului. Frişele urbane reprezintă terenuri propice pentru dezvoltarea de activităţi creative, exemplele de spaţii urbane reconvertite la nivel european fiind numeroase, indiferent dacă locul care le găzduieşte este atelier, hangar, hală de producţie sau depozit. Uzina se transformă din acel spaţiu

clasic de producție într-un laborator în care se dezvoltă relațiile sociale, tehnica progresează, vechea construcție în sine devenind importantă nu doar prin prisma funcționalității sale care facilitează instalarea noilor industrii, dar uneori și datorită caracteristicilor arhitecturale.

Los Angeles este cea mai mare economie a industriilor creative din America de Nord, dacă nu la nivel mondial (Pacione, 2003, p. 319). În multe orașe din America de Nord și Europa, dezvoltarea de zone ale industriilor creative s-a realizat prin revitalizarea unor peisaje urbane ca arii de patrimoniu: Gastown în Vancouver, Albert Dock în Liverpool sau Merchant City în Glasgow (Pacione, 2003, p. 319).

Industriile creative înseamnă mai mult decât dezvoltarea unor activități noi în interiorul orașelor, evoluția lor fiind legată de estetică, arhitectură și peisaj. Relația dintre economie și estetică se situează la nivelul interacțiunii dintre producția de estetică și producția de mărfuri (Cuthbert, 2006, p. 174[4]). Peisagistica și arhitectura au un efect imens asupra sensibilităților estetice în design-ul urban, și nu doar din punct de vedere al peisajului urban pitoresc care reprezintă o extensie a conceptului de peisaj pe teritoriul urban. Design-ul urban și design-ul naturii merg împreună, cu atât mai mult în prezența altor două concepte, mediu și durabilitate, care introduc o nouă formă a esteticii în design-ul urban ce are la bază principiul conservării pretutindeni unde are loc o intervenție antropică (Cuthbert, 2006, p. 184).

Cercetările recente au demonstrat legătura dintre mediile bogate cultural și atragerea de oameni creativi care generează inovarea și creșterea (Rotaru, 2013, p. 100), o serie

[4] În prezentarea rezultatelor obținute de Clark P. în articolul *The economic currency of architectural aesthetics* din lucrarea *Designing Cities.*

de spații tradiționale fiind modificate sub impactul promovării creativității în orașe.

Noua generație a orașelor creative s-a născut prin procese de promovare și producere a unei noi identități generatoare de calitate și dezvoltare, pornind de la dimensiunea culturală și socială a orașului (Mussinelli, 2013, p. 162).

Multe strategii urbane folosesc evenimentele artistice și intervențiile urbane temporare drept catalizatori ai dezvoltării culturale, sociale și economice pe termen lung (Rotaru, 2013, p. 100).

*** *Situația la nivel național* ***

În orașele din România, activitățile din sfera industriilor creative nu sunt îndeajuns încurajate prin politici și strategii de dezvoltare, iar repartiția companiilor specializate în industrii culturale în marile centre urbane din România nu prezintă în general o concentrare în anumite spații care beneficiază de anumite avantaje de localizare. Localizarea acestora se realizează cel mai adesea în ariile urbane centrale și în interiorul unor *zone* sau *parcuri industriale*, bazându-se pe o gamă largă de avantaje deja prezente în teritoriu și legate de infrastructură: drumuri interioare de acces; iluminat exterior; prezența spațiilor verzi; numărul important de construcții reabilitate, consolidate și reamenajate; alimentare proprie cu energie electrică, apă potabilă și industrială, canalizare și gaze; existența rampelor de descărcare, dar și a podurilor rulante; spații întinse pentru parcare. Dezvoltarea acestora se realizează practic în interiorul unor *parcuri industriale mixte* (Lambert, Boons, 2002, p. 1) în care funcționează o gamă largă de IMM-uri, uneori însoțite de un număr limitat de unități mari de producție.

La nivelul capitalei, prezența industriilor creative predomină în spații care au deja o istorie și valențe productive, respectiv în zone care altădată au avut o contribuție semnificativă la asigurarea vieții sociale și economice a orașului. Este vorba de centrul vechi al Bucureștiului, dar și de foste întreprinderi, zone sau platforme industriale, de patrimoniu sau cu potențial de patrimonializare și care astăzi adăpostesc un alt tip de producție, respectiv de natură creativă.

5.4. Economia socială

Economia socială se mai numește și *economie solidară* și s-a născut din necesitatea de a găsi soluții diferitelor probleme sociale, economice sau de mediu înregistrate la nivelul comunităților.

Economia socială se referă la dezvoltarea activităților de producție de bunuri și servicii, având drept obiective: interesul colectiv, coeziunea socială și dezvoltarea durabilă. Aceste activități de economie socială pot fi exercitate de către diferite asociații, organizații non-guvernamentale, fundații, societăți mutuale etc.

Aceste entități s-au dezvoltat încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea sub impulsul celei de-a doua revoluții industriale, când o serie de asociații iau naștere în rândul diferitelor profesii, atât în mediile bogate cât și în clasele mai sărace (sindicate etc.).

În prezent, aceste inițiative, materializate sub diferite forme de organizare la nivel mondial, participă la dezvoltarea economică locală. În cadrul acestora, un loc important îl ocupă cetățenii, populația fiind un actor teritorial a cărui participare este mai vizibilă în cadrul societăților avansate. Implicarea populației se remarcă în cazul unor proiecte ce prevăd o acțiune colectivă, de gestiune, respectiv de autogestiune, cogestiune sau de luptă împotriva unei decizii, idei sau proiect.

Capitolul 6. Efectele schimbărilor din economia urbană asupra spațiului suburban

Dacă la începutul secolului al XX-lea, geografii analizau oraşul şi funcţiile acestuia, după 1910 preocupările lui Raoul Blanchard reprezintă punctul de plecare în analiza relaţiilor dintre centrul oraşului şi zona din jurul său, mai apropiată sau mai îndepărtată, iar studiile asupra funcţiilor vor fi mult mai sistematice. Cercetările lui Sten de Geer asupra organizării complexe a cartierelor, inclusiv a CBD-urilor (Central Business Districts) vor fi urmate de studiile despre periferiile oraşului (Claval, 1977, p. 111 şi p. 114).

6.1. Raportul oraş - spaţiu suburban, analizat prin prisma CBD-urilor

Schimbările din economia urbană şi efectele acestora asupra spaţiului suburban au fost legate mult timp de evoluţia zonei centrale a oraşului care a cunoscut de-a lungul secolelor o dinamică în ceea ce priveşte arhitectura, dar şi viaţa socio-economică şi culturală. În S.U.A. se foloseşte termenul de *CBD* (*Central Business District*) pentru a defini zona centrală a oraşului (*downtown*) sau centrul în funcţie de care restul oraşului este structurat (Carter, 1981, p. 198). În Europa, CBD-urile corespund *cartierelor de afaceri* care nu coincid neapărat cu zona centrală de care se leagă istoria şi identitatea oraşului. Confuzia legată de diferenţierea celor două poate apărea, în general, în cazul oraşelor noi. În oraşele americane, aceste cartiere de afaceri centrale sau CBD-uri au fost gândite pentru populaţia zonelor centrale, dar şi din zonele agricole din afara oraşelor. Astfel, CBD-urile ofereau funcţii nu doar pentru

locuitorii oraşelor, dar şi ai zonelor suburbane şi chiar celor din zonele agricole periferice. Un CBD înseamnă zona administrativă, zona comercială principală a oraşului sau zona în care încă se mai pot derula activităţi din industria uşoară şi zona serviciilor diversificate.

CBD-urile s-au dezvoltat în diferite locaţii în interiorul oraşelor americane, în mare parte monocentrice. Modelul lui Burgess, unul dintre modelele zonale de structură urbană considerat de referinţă şi prezentat pentru prima dată în 1923, evidenţiază importanţa CBD-urilor în dezvoltarea urbană, despre care autorul spunea: „Această schemă reprezintă o construire ideală a tendinţelor oricărui oraş de extindere radială pornind de la CBD" (Burgess, 1925, p. 38, *apud* Timms, 1971, p. 212).

Patru zone principale de apariţie şi extindere a CBD-urilor oraşelor americane pot fi identificate până în anii 1960 (Kaplan *et al.*, 2009, pp. 144-146) – fig. nr. 4:

a) primele au apărut în *oraşele portuare*, activităţile de producţie extinzându-se alături de cele comerciale, necesare forţei de muncă locale sau migrate din alte zone (şi instalate în imediata apropiere a CBD-urilor datorită costurilor încă ridicate de transport în era de dinaintea automobilului); funcţiile pe care acestea le îndeplineau erau: încărcatul şi descărcatul vapoarelor, manufacturieră, comerţul cu amănuntul, comerţul cu ridicata, servicii de consum, bancare şi administrative;

b) a doua categorie a CBD-urilor este cea dezvoltată în *oraşele ce beneficiau de transportul feroviar*, în care apariţia acestora este liniară, de-a lungul căilor ferate, fiind uneori conectate centrelor din zonele portuare;

c) a treia categorie este cea a CBD-urilor din *oraşele cu funcţii specializate* (minerit, turism etc.), în care erau prezente aceleaşi funcţii precum în cazurile precedente, la care se puteau adăuga metalurgia, comerţul destinat turiştilor, restaurantele sau localurile de noapte (de exemplu, în Virgina de Vest sau partea de est a statului american Kentucky se dezvoltă centrele bazate pe industria cărbunilor, în Texas şi Oklahoma centrele petroliere, iar în Las Vegas şi Orlando centrele turistice);

d) al patrulea tip de CBD-uri s-a dezvoltat în *oraşele comerciale* care şi-au păstrat distribuţia spaţială şi după primele decenii de producţie în masă a automobilului; în interiorul acestor *locuri centrale* erau specifice activităţile de servicii diversificate: magazine alimentare, drogherii, magazine de încălţăminte (inclusiv reparaţii), curăţătorii chimice, cabinete medicale, cabinete de avocatură, bănci şi, uneori, un spital mic sau o clinică; cu timpul, o parte dintre aceste locuri centrale au atras activităţile manufacturiere ce vor fi localizate în interior sau în împrejurimi, iar depozitele şi activităţile de comerţ cu ridicata vor fi delocalizate în apropiere; aceste spaţii centrale devin locuri de comercializare a produselor agricole din zonă, dar şi a altor produse (haine, mobilă sau băuturi nealcoolice) care nu erau obţinute pe plan local.

De cele mai multe ori, însă, erau caracteristice formele combinate ale acestor CBD-uri: un exemplu îl reprezintă zonele portuare care îndeplineau şi funcţia turistică - Boston, New York, Baltimore, Philadelphia, New Orleans sau Toronto.

BCU "LUCIAN BLAGA" UNIVERSITY LIBRARY

În marile oraşe americane se dezvoltă treptat CBD-urile pe verticală: New York şi Chicago la început de secol XX, urmate de Boston, Philadelphia, Buffalo, Cleveland, Cincinnati şi Seattle.

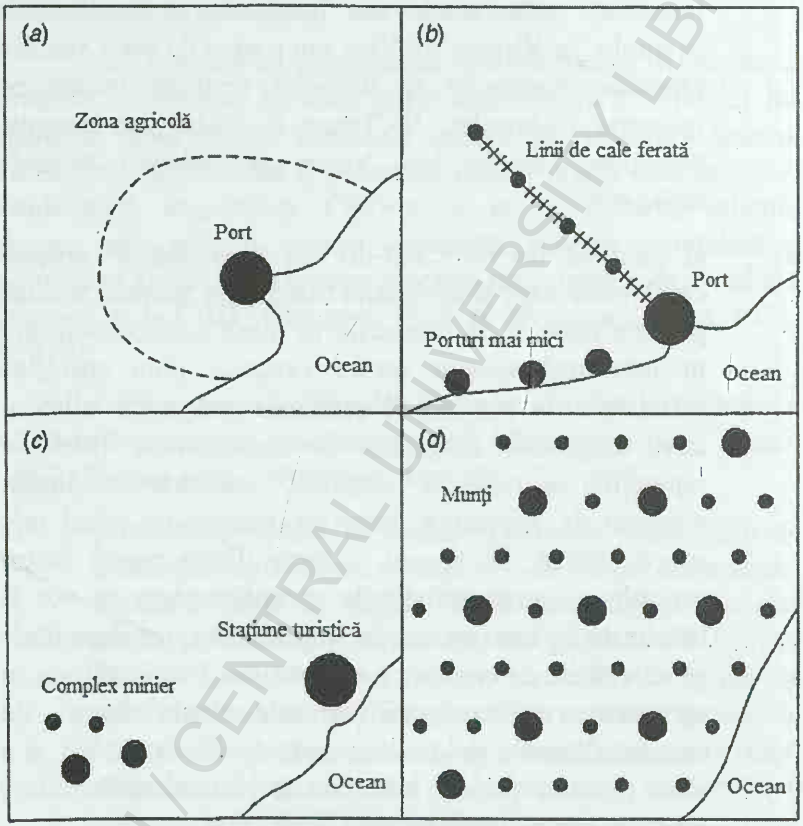


Fig. nr. 4. *Zone principale de apariţie şi extindere a CBD-urilor în oraşele americane*

Sursa: Kaplan *et al.*, 2009, p. 145

BCU IAŞI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Oraşele socialiste au evoluat sub influenţa unor principii de planificare bazate pe: limitarea creşterii populaţiei urbane; construirea zonelor de locuit şi dotarea acestora cu serviciile necesare (administrative, de aprovizionare, educaţionale, medicale şi cultural-recreative); dezvoltarea activităţilor de producţie; dezvoltarea serviciilor de transport public pentru a servi deplasărilor populaţiei; apropierea populaţiei active de locurile de muncă în scopul reducerii timpului de transport; construirea de clădiri cu o arhitectură impunătoare în zonele centrale, cu precădere în oraşele noi. În cadrul multor oraşe socialiste, precum Hanoi şi oraşele din China până nu demult, în absenţa investiţiilor private în întreprinderi şi terenuri în proprietate, creşterea concentrică a oraşelor plecând de la CBD nu există datorită lipsei concurenţei şi a unei pieţe imobiliare (Cuthbert, 2006, pp. 163-164).

După 1960, importanţa centralităţii scade ca urmare a dezvoltării *aglomeraţiilor urbane* în care se vor dezvolta mai multe CBD-uri. Apariţia lanţurilor de aprovizionare şi a marilor corporaţii internaţionale va schimba imaginea vechilor CBD-uri. Încă din anii 1950, CBD-urile începuseră să piardă o serie de activităţi, cele mai multe fiind legate de industria manufacturieră; acestea fie dispar, fie sunt relocate în spaţiul suburban, fie sunt „înghiţite" de marile companii care iau naştere prin implantarea directă în apropierea oraşelor unde se dezvoltă şi noi spaţii rezidenţiale ce oferă o serie de avantaje: case mai spaţioase, spaţii verzi etc.

Astfel, în anii 1960 o parte dintre CBD-urile oraşelor americane se confruntă cu scăderea vânzărilor, prezenţa unor spaţii comerciale închise şi abandonate, servicii tot mai reduse şi de slabă calitate, neatractive şi chiar cu apariţia fenomenului persoanelor fără adăpost (Kaplan *et al.*, 2009, p. 152). Sub influenţa directă a mutaţiilor din sectorul secundar sau a

schimbărilor în plan social, alte cauze participă la creşterea numărului de spaţii abandonate în marile oraşe americane, în zonele centrale şi împrejurimi, determinate de: migrarea populaţiei albe în suburbii, deteriorarea fizică a clădirilor, lipsa cererii de locuinţe în apropierea zonelor centrale datorită unor cauze sociale, diminuarea veniturilor din închirieri, reducerea creditelor ipotecare şi controlul strict al chiriilor, ceea ce a condus la o reducere a cheltuielilor efectuate de proprietari pentru lucrări de întreţinere şi reparaţii (Pacione, 2003, p. 198 şi p. 200).

Modelul lui J. Vance din 1971 (*apud* Allain, 2004, p. 180) cuprinde şase faze de evoluţie a unui CBD: de *apariţie* (în cartierul elitelor); de *excludere* (respectiv de triere a activităţilor care pot suporta taxele funciare ridicate); de *segregare* (în care CBD-ul este tot mai specializat); de *expansiune* (respectând sau nu principiul contiguităţii); de *multiplicare* (un al doilea CBD apare într-un alt cartier sau la periferie); de *reînnoire* (sau de reorganizare a CBD-ului).

Revitalizarea economică a CBD-urilor şi a imaginii negative pe care acestea încep să o „transmită" debutează prin aplicarea unor strategii de dezvoltare care se bazează pe o serie de noi activităţi ce încep a fi derulate în interiorul acestora. Este vorba de activităţi care, pe de o parte, lipsesc din spaţiul suburban, iar pe de altă parte, nu afectează mediul urban, nu îl poluează ci, din contră, participă la ridicarea calităţii vieţii locuitorilor săi. De regulă, este vorba de activităţi din sfera culturală şi creativă. Pentru oraşele americane, proiectele implementate se înscriu în următoarele direcţii (Kaplan *et al.*, 2009, p. 153): prezervarea istorică şi arhitecturală, locuinţe, parcări, tranzit, zonele riverane, divertisment, cultură, turism, vechile clădiri de birouri şi restaurarea clădirilor vechi,

cablurile de internet, stadioanele şi arenele de sport, spaţiile pietonale şi siguranţa zonei (prezenţa poliţiei).

Imaginea şi funcţionalitatea CBD-urilor s-a modificat în timp sub impactul procesului de descentralizare economică. Cu toate acestea, nu şi-au pierdut din importanţă, ci s-au specializat în anumite activităţi neîntâlnite în spaţiul de la periferie sau suburban. În ciuda avantajelor numeroase şi variate pe care le pot oferi spaţiile suburbane, CBD-urile continuă să fie atractive cel puţin pentru tehnologia de vârf, dar şi pentru unele servicii în afara celor administrative şi financiar-bancare, precum industriile creative.

Analiza evoluţiei CBD-urilor evidenţiază faptul că organizarea spaţiului suburban depinde de organizarea spaţiului urban, dar şi viceversa, respectiv a suburbanului ce poate influenţa dezvoltarea internă a oraşului.

6.2. Delocalizarea activităţilor industriale

Acţiunile de delocalizare a industriei au la bază o serie de procese economice ce se dezvoltă după 1950 în mediul urban, respectiv *descentralizarea industrială* şi *dezindustrializarea*.

6.2.1. Descentralizarea industrială

Ideea descentralizării industriale prinde contur încă din anii 1960-1970, când se pune problema încetării instalării activităţilor poluante în oraşe şi descentralizării activităţilor existente în spaţiile din afara acestora, dar şi în ţările mai sărace. *Descentralizarea industrială,* respectiv transferul parţial sau total al competenţelor în procesul decizional şi de producţie (Cepoiu, 2009, p. 143), este prezentă în spaţiul european încă de la mijlocul anilor 1960, unde a adus o serie de

avantaje întreprinderilor, printre care cele de ordin fiscal, concurențial sau tehnologic.

Dacă în anii 1970, unii geografi considerau că descentralizarea industriei nu conduce la un echilibru între oraș și periferie, ci dimpotrivă, provoacă o agravare a dominării centrului care rezultă din diviziunea socio-spațială a producției, asimetrică între centru și periferie (printre care și profesorul Hildebert Isnard (1978, p. 135) în urmă cu aproape 40 de ani), realitatea secolului XXI demonstrează că într-adevăr acțiunile de descentralizare înseamnă o polarizare a spațiului din jurul orașului, dar aceasta a devenit normală pe măsură ce orașele s-au dezvoltat, au crescut în suprafață și populație și au dus la conturarea adeseori a unor orașe-satelit. Toate aceste transformări sunt generate de excluderea treptată a industriei în afara mediului urban, de afirmarea metropolizării, dar și de consecințele globalizării reflectate în creșterea „puterii" orașelor.

Descentralizările industriale se realizează de obicei la distanțe apropiate de oraș. În 1970, jumătate din descentralizările industriale ale Parisului s-au realizat la mai puțin de 200 de km de oraș (Manzagol, 1980, p. 124).

6.2.2. Dezindustrializarea

Dezindustrializarea, începută în orașele nord-americane încă din anii 1970, continuată în anii 1980 în orașele vest-europene și prezentă din 1990 în orașele industriale ale Europei Centrale și de Est a introdus o serie de mutații pentru oraș, dar și spațiul său suburban: în plan *economic* (schimbarea profilului economic; dezvoltarea serviciilor sub impactul globalizării incipiente și, apoi, accelerate), *social* (dispariția sau reducerea locurilor de muncă în industrie; creșterea sau chiar explozia șomajului în unele orașe sau sectoare ale acestora – de exemplu, cifrele ridicate ale șomajului din orașele americane

s-au datorat segregării treptate a imigranților, respectiv localizării acestora în apropierea fabricilor importante, situate la început în zonele centrale; deteriorarea relațiilor sociale), *cultural* (slăbirea sentimentului de apartenență la o anumită comunitate, pierderea memoriei locului, a identității locale), dar și *teritorial* (implicațiile delocalizării activităților de producție în spațiile eliberate de producție, degradarea construcțiilor industriale, squatting – ocuparea abuzivă a clădirilor industriale nefolosite sau abandonate, fără acordul proprietarului legal, cu scopul de a le întrebuința în diferite scopuri, printre care predomină cele locative).

Dezindustrializarea orientează evoluția tot mai multor orașe americane (de pe coasta de NE a S.U.A., dar nu numai), precum Pittsburgh (începând cu anii 2000), New York (și, mai precis, declinul industriei confecțiilor care a reprezentat visul american pentru generații de imigranți în fața procesului globalizării) sau Chicago, orașe care pierd treptat o parte importantă din activitățile industriale în urma mutării producției în țările asiatice (unde beneficiază de o serie de avantaje, în principal legate de forța de muncă mai ieftină). În alte orașe, precum Detroit, dezindustrializarea are urmări și mai grave, în condițiile în care nicio altă activitate nu ia locul industriei. Totodată, Cleveland, Buffalo, Chicago sau Milwaukee sunt considerate orașe nepregătite pentru dezvoltarea serviciilor și care s-ar confrunta cu grave probleme de șomaj datorită forței de muncă calificată în diferite activități industriale (fenomen deja prezent în Long Island din New York, unde șomajul rezultat în urma recesiunii a condus la afectarea demnității în suburbii ale cărei consecințe sunt: scăderea consumului, dificultatea achitării creditelor ipotecare, diminuarea clasei mijlocii etc.).

În Europa de Vest, dezindustrializarea afectează zonele periferice ale multor oraşe: Glasgow (specializări din industria grea), Clydeside (industria construcţiilor navale), Tyneside (industria carboniferă, siderurgică şi construcţii navale), Lancashire (industria textilă), oraşele din Bazinul Ruhr etc.

În Europa de Est, evoluţia dezindustrializării este legată în mare măsură şi de restructurarea economică începută după 1990. De exemplu, în România, scăderea producţiei a fost consecinţa, printre altele, a pierderii pieţelor de desfacere, a imposibilităţii asigurării de materii prime şi a unor produse necompetitive pe plan internaţional (Ianoş, 2004, pp. 48-49). Mai mult, în cazul oraşelor monoindustriale localizate în ariile montane, impactul dezindustrializării a fost unul foarte puternic în condiţiile în care aceste oraşe au fost lipsite de alte resurse spre deosebire de oraşele mici agricole unde impactul a fost mai redus, populaţia întorcându-se la activităţile tradiţionale (Ianoş, Heller, 2006, p. 320).

Delocalizarea industrială a fost încurajată de dezvoltarea transporturilor pe apă şi aeriene care au creat premisele nu doar afirmării comerţului, dar şi mutării treptate a producţiei unor importante companii americane şi, apoi, europene.

Atunci când facem referire la spaţiul suburban, dacă într-o primă etapă activităţile industriale sunt cele care îşi delocalizează producţia în afara oraşului sau la marginea acestuia, acestea sunt urmate îndeaproape de cele din comerţ şi servicii (birouri). Prin migrarea spre periferie a activităţilor terţiare, structura acestor spaţii se modifică treptat prin instalarea unor activităţi specifice altădată zonelor centrale.

Delocalizarea industrială, în aceeaşi măsură cu procesul de dezindustrializare, declanşator sau nu al delocalizării, sau cu fenomenul de abandon cauzat de privatizările nereuşite, este

răspunzătoare de apariția *frișelor industriale*. În afara semnificațiilor socio-economice principale, delocalizările industriale înseamnă și instalarea unei degradări urbane pe o perioadă mai scurtă sau mai lungă de timp: un exemplu îl reprezintă „deșeiștii" prezenți în Detroit, ca de altfel în multe orașe americane, foste centre industriale: Cleveland, Buffalo, Flint, St. Louis sau Milwaukee. Această degradare urbană face referire la distrugerea infrastructurii urbane, respectiv a fostelor fabrici, a școlilor, spitalelor, clădirilor de locuit, magazinelor etc. Începând cu anii 1990, o mare parte a deșeurilor de metal reciclabil iau drumul Chinei sau altor țări care preferă achiziționarea acestora în locul exploatării și prelucrării brute, mult mai costisitoare.

*** *Situația la nivel național* ***

La nivel național, formele de restructurare industrială sunt specifice tranziției și adaptării economiei de piață (Cercleux *et al.*, 2012, p. 218) și corespund proceselor descrise mai sus. Așa cum afirma Jean-François Lefèvre-Farcy (1992, p. 140), serviciile nu reprezintă doar reconversia siturilor industriale în zone de loisir, dar și acele servicii dezvoltate pe baza noilor tehnologii. De exemplu, în ultima perioadă de timp, multe firme de IT din București își mută sediile din zonele prea aglomerate, centrale și ajunse aproape de saturație, îndreptându-se către alte locații, de regulă din categoria fostelor platforme industriale, amplasate semicentral sau periferic. Platforma Grozăvești-Semănătoarea reprezintă o alternativă prin avantajul de a fi situată aproape de metrou, dar și de zonele centrale. Importanța prezenței rețelei de metrou a condus la evoluția și a altor nuclee situate în foste areale industriale bucureștene, precum zona Preciziei (fostă Industriilor) unde s-a dezvoltat cel mai mare parc de birouri

până în prezent în partea de vest a capitalei. De asemenea, pe platforma din Pipera s-a conturat în ultimii ani un modern parc de afaceri. Avantajele oferite de noile destinații alese sunt legate de: disponibilitatea mult mai mare a terenurilor comparativ cu inima orașului, apropierea de zonele rezidențiale amenajate anterior sau simultan după principiul mixității zone de locuit-locuri de muncă, posibilitatea amenajării de spații de recreere, accesibilitatea la serviciile de transport subteran, dar și a altor mijloace de transport în comun etc.

Din păcate, precum în toate orașele fost comuniste, traversarea de la un tip de economie la altul s-a realizat de cele mai multe ori în lipsa unei viziuni economice complexe și proiectată pe termen lung. Obiectivele urmărite pe termen scurt au condus la transformarea unor mari întreprinderi producătoare și reprezentative la nivel național în unități de producție medii și, apoi, chiar la dizolvarea acestora. În cazurile pozitive, au avut loc retehnologizări, dar la o scară redusă și uneori într-o activitate conexă sau chiar într-o specializare total diferită de prima.

Parcurile industriale s-au dovedit a fi de cele mai multe ori răspunsul la metamorfoza economiei locale produse în timp, apariția și dezvoltarea producându-se ex-nihilo sau pornind de la frișe industriale situate de obicei la periferiile orașelor. Deși, prin definiție, parcurile industriale implică cu precădere activități industriale, acestea sunt însoțite de activități din sectorul serviciilor, adeseori confundate cu cele de logistică.

Trebuie luat în calcul, totodată, faptul că fenomenul globalizării a favorizat capacitatea de a externaliza activități care până atunci aparținuseră unităților de producție, a căror gestiune complexă presupunea asigurarea de servicii complete necesare procesului de fabricare. Aceasta conduce, însă, la creșterea riscului de perturbații în structura populației ocupate.

De menționat că aceleași relații de cooperare ce au la bază limitarea distanțelor și pe care le întâlneam la activitățile industriale, apar și în cazul noilor spații amenajate sub forma parcurilor industriale (ideea enunțată sub o formă apropiată de Polèse, 1988).

6.3. Noi activități economice în spațiul suburban

Începuturile *industrializării suburbane* au fost legate de emergența capitalismului industrial după 1850. După o perioadă de stagnare de câteva decenii în unele țări europene cu precădere, fenomenul a luat amploare la nivel mondial după 1950 și câțiva ani mai târziu când marile orașe încep timid procesul delocalizării industriale. În orașele din Europa Occidentală și America de Nord, încă din anii 1960-1970 începe procesul de relocare a industriei în spațiul suburban. Astfel, o serie de fabrici își închid activitatea de producție în interiorul orașelor datorită unor cauze ce țineau de: învechirea echipamentelor și a infrastructurii, în general, nevoia de un spațiu mai mare, prezența traficului etc.

În afara *funcției agricole* și, apoi, *industriale* pe care spațiile suburbane le vor dezvolta în raport cu evoluția orașelor, *funcția comercială* va avea un rol semnificativ în afirmarea acestora prin dezvoltarea unor mari centre comerciale. Există o serie de motive de ce locațiile de la periferie au devenit mai atractive (Cadwallader, 1996, p. 160): dezvoltarea unor sisteme moderne de autostrăzi, amenajarea unor zone de producție, descentralizarea forței de muncă sau localizarea aeroporturilor în zonele de periferie.

După cel de-al doilea război mondial, în orașele americane se dezvoltă spațiile comerciale situate în afara zonelor centrale, respectiv în noile suburbii rezidențiale. Ideea

centrelor comerciale situate în afara oraşului fusese deja pusă în practică la începutul secolului al XX-lea prin amenajarea Roland Park din Baltimore în 1907 şi, apoi, a primului astfel de centru comercial planificat în 1926 în Kansas City – Country Club Plaza (Pacione, 2003, p. 234).

Michael Pacione (2003, p. 234) identifică patru faze evolutive pentru spaţiile comerciale americane: anii 1950, de-a lungul cărora *spaţiile comerciale au fost planificate după construirea ariilor rezidenţiale*, fiind în marea lor majoritate de dimensiuni mici şi destinate în special unei singure zone rezidenţiale; anii 1960 înseamnă *construirea în acelaşi timp a zonelor rezidenţiale şi comerciale*, acestea din urmă dezvoltându-se ca urmare a investiţiilor pe care le vor realiza în suburbii magazinele din zonele centrale (din CBD-uri); în anii 1970 are loc *diversificarea serviciilor* oferite de centrele comerciale ale anilor 1960, ceea ce favorizează afirmarea acestora drept construcţii generatoare de noi investiţii în zonă, în special rezidenţiale; anii 1980 sunt consideraţi *începutul boom-ului centrelor comerciale* situate în afara oraşelor.

Spre deosebire de oraşele americane, cele europene cunosc o evoluţie diferită a dezvoltării centrelor comerciale dincolo de graniţele oraşelor, dictată de alţi factori. Dacă în oraşele nord-americane, dezvoltarea axelor de transport (inclusiv a autostrăzilor) şi a comercializării în masă mai rapide a automobilului au stat la baza înfloririi centrelor comerciale încă din anii 1950, în oraşele vest-europene alţi factori au jucat un rol semnificativ în planificarea acestora, care a luat amploare mai târziu, respectiv după 1970: factorul *economic* – după 1945, concentrarea investiţiilor în interiorul oraşelor s-a îndreptat către acţiuni de revitalizare a centrelor urbane (reconsolidări, reconstruiri, refacerea şi, apoi, modernizarea căilor de transport), precum şi în „remarcarea" la nivel

internațional a activităților industriale; factorul *istoric* – zonele centrale au beneficiat de acțiuni continue de conservare a patrimoniului arhitectural moștenit, profund afectat de evenimentele celui de-al doilea război mondial; factorul *social* – acțiuni de sprijinire a categoriilor defavorizate ale populației ca urmare a sărăcirii acesteia în prima jumătate a secolului al XX-lea.

După 1990, influența centrelor comerciale s-a făcut resimțită încetul cu încetul și în imaginea orașelor est-europene, care deși au avut la bază experiența celor americane și, apoi, a celor vest-europene, au cunoscut în unele cazuri și eșecuri datorate, printre altele, localizării sau lipsei unei mase de consumatori în zonă. Un exemplu este Bucureștiul, pentru care dezvoltarea centrelor comerciale nu a ajuns încă la un stadiu de dezvoltare în aria suburbană.

Din punct de vedere al tipului de investiții, dacă în orașele americane și vest-europene spațiile comerciale sub forma unor centre bine organizate s-au amenajat în multe cazuri pe spațiile eliberate de foste activități industriale, în economiile aflate în tranziție, se remarcă investițiile de tip greenfield.

**** Situația la nivel național ****

În România, schimbările politice intervenite după 1990 au generat mutații structurale importante la nivelul sistemelor teritoriale, componenta economică înregistrând transformări rapide și cu efecte imediate asupra morfologiei orașelor și a ariilor suburbane. În marile orașe din România, trecerea de la un sistem economic centralizat la unul descentralizat și deschis pieței externe a adus o serie de mutații în structura internă a economiei. Astfel, transformări evidente nu s-au înregistrat

BCU MIHAI EMINESCU CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

doar la nivelul platformelor industriale din marile oraşe, dar şi în vecinătatea mediului urban, unde o serie de activităţi economice au apărut treptat. Dezvoltarea noilor activităţi în interiorul suburbanului s-a realizat fie sub influenţa procesului delocalizării unei părţi din producţia oraşului, fie sub impactul general al economiei de tip capitalist, noile activităţi economice rezultate beneficiind de numeroase avantaje competitive.

Implantarea în spaţiul suburban a noilor activităţi, industriale sau din sectorul terţiar, se bazează pe avantajele privind mobilitatea persoanelor, a mărfurilor şi a informaţiilor, dependentă de accesibilitatea la infrastructura de transport (reţele feroviare şi rutiere, transportul intermodal integrat etc.). Este important ca localizările să ţină cont de principiul evitării „aspirării" resurselor locale sau de simpla traversare a acestora fără a le deservi cu servicii sau produse.

6.4. Modele de dezvoltare a procesului de suburbanizare

Suburbanizarea a apărut în anii 1920 şi s-a dezvoltat cu precădere după 1950, la început în S.U.A. Procesul de suburbanizare a fost determinat de: creşterea rapidă a populaţiei urbane, sporirea accesibilităţii populaţiei la mijloacele de transport, dar şi la locuinţe pentru care cererea devine tot mai mare, precum şi folosirea automobilului la scară largă.

Evoluţia transporturilor rutiere şi feroviare au imprimat trasee temporale diferite spaţiilor suburbane la nivel mondial: dacă în Londra influenţa transportului feroviar subteran asupra dezvoltării suburbiilor a fost vizibilă încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, fenomenul s-a remarcat în general spre sfârşitul secolului al XIX-lea în marile oraşe vest-europene, iar în cele est-europene în prima jumătate a secolului al XX-lea

BCU CLUJ CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

(de exemplu, metroul din Budapesta a fost inaugurat în 1896, la Paris în 1900, iar cel din Moscova în 1935).

În zonele de la periferiile oraşelor apar spontan noi activităţi. Dezvoltarea economiei în spaţiul suburban, la început în cadrul specializărilor industriale, are loc în America de Nord încă din primii ani ai secolului al XX-lea, în Europa occidentală după anii 1950-1960, iar în Europa Centrală şi de Est după 1990 (cu excepţia platformelor industriale existente înainte de anii 1990 la contactul dintre mediul urban şi cel rural).

Zonele de activităţi comerciale au apărut încă din anii 1930 în S.U.A. şi după 1960 în Europa sub forma *coridoarelor comerciale* (de-a lungul axelor de transport), a *zonelor comerciale* sau a *polilor comerciali* în periferii.

După 1960, parcurile de activităţi care iau treptat locul zonelor industriale se dezvoltă sub diferite forme precum *business parks (parcuri de afaceri)*, introduse în S.U.A. în anii 1980 şi în interiorul cărora îşi desfăşoară activitatea atât activităţi industriale, cât şi de servicii sau *platformele multimodale* care ocupă suprafeţe foarte întinse.

Un model de dezvoltare a procesului de suburbanizare care evidenţiază foarte sugestiv etapele principale pe care spaţiile din jurul oraşelor le-au cunoscut de-a lungul secolului al XX-lea este modelul lui Rodney Erickson din 1983. Acesta face referire la oraşele nord-americane, a căror evoluţie a fost influenţată de o serie de procese remarcate încă de la începutul secolului al XX-lea (Kaplan *et al.*, 2009, pp. 157-160): a) perioada 1920-1940: *propagarea şi specializarea* activităţilor industriale şi, mai puţin, comerciale şi apariţia de noi zone rezidenţiale; b) perioada 1940-1960: *dispersarea şi diversificarea producţiei*, sub impactul dezvoltării transportu-

rilor, însoțită și de dispersia populației din diferite categorii sociale în afara orașului; c) perioada 1960-1980: *ocuparea spațiului suburban și dezvoltarea de centre în interiorul acestuia*, care se caracterizează prin dezvoltarea zonelor rezidențiale în apropierea celor industriale și comerciale, sub influența aglomerării orașelor și a primilor pași ai globalizării.

Modelul prezentat mai sus poate fi extrapolat și la marile orașe ale Europei Occidentale care, de asemenea, după al doilea război mondial cunosc tot mai evident fenomenul de delocalizare a CBD-urilor înțelese drept centre de afaceri în spațiul suburban.

În modelul lui Truman A. Hartshorn și Peter O. Muller din 1989 (Kaplan *et al.*, 2009, pp. 160-162) întâlnim caracteristici asemănătoare etapelor menționate și în modelul lui Erickson până în anii 1980, referitoare la expansiunea și dezvoltarea spațiului suburban (dar pe care autorii le denumesc altfel), fiind în număr de patru: etapa *sprawl* (dezvoltare suburbană) desfășurată până în anii 1960, etapa de *autonomie* față de centrul orașului caracteristică anilor 1960, etapa *magnet* a anilor 1970 și etapa de *creștere, inclusiv a tehnologiei*, specifică anilor 1980. În afară de acestea, Hartshorn și Muller identifică perioada anilor 1990 ca fiind legată de *maturitatea centrelor suburbane*, care depășesc avantajele oferite doar de dezvoltarea activităților industriale sau comerciale, transformându-se și în centre culturale, de recreere și administrative. În afara punctelor forte, aceste spații se confruntă cu probleme legate de amenajare, infrastructură și, punctual, legate de navetism datorită distanțelor prea mari dintre zonele de locuit și cele de muncă.

Spațiul suburban al secolului XXI se confruntă cu procese de *suburban sprawl*, consecință a extinderii și

dezvoltării spațiului suburban, cu precădere în cazul marilor arii metropolitane.

H. Zeng, D. Z. Sui și S. Li (2005, *apud* Kaplan *et al.*, 2009, p. 163) au identificat trei tipuri generale de *suburban sprawl* (fig. nr. 5): *continuu*, *în completare* și *din loc în loc*, specifice ariilor metropolitane americane, dar care stau la baza dezvoltării și altor mari arii metropolitane mondiale. Fiecare dintre aceste tipuri are caracteristicile sale evolutive specifice (Kaplan *et al.*, 2009, p. 164), fiind vorba de fapt de trei faze principale de evoluție: dacă tipul *din loc în loc* reprezintă faza incipientă de dezvoltare suburbană, dezvoltarea *în completare* înseamnă o extindere dincolo de nucleul apărut anterior (*din loc în loc*), iar tipul *continuu* se referă la o dezvoltare dincolo de o arie suburbană conturată.

Zonele suburbane s-au dezvoltat grație transportului feroviar și a metroului, transformându-se în zone suburbane de navetiști: Tokyo, Mumbai, New York, marile orașe din Europa occidentală etc. Relaționarea dintre oraș și suburban conduce la dezvoltarea unor diferite categorii ale orașelor.

În literatura de specialitate, întâlnim patru categorii ale metropolelor diferențiate din punct de vedere al tranzitării acestora (Cervero, 2007, pp. 91-92):

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

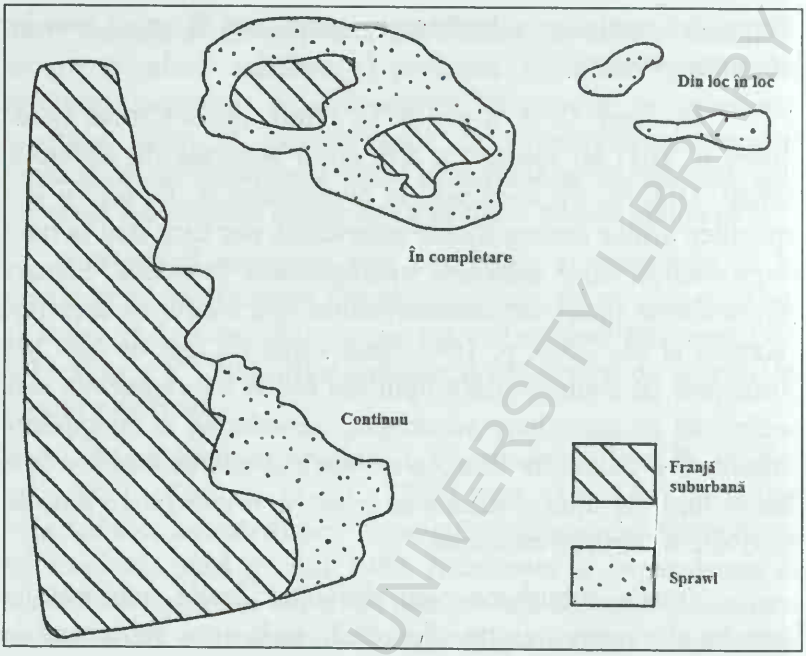


Fig. nr. 5. Tipuri de suburban sprawl

Sursa: Zeng, Sui şi Li, 2005, în Kaplan *et al.*, 2009, p. 163

- *Oraşe adaptative* – metropole care au investit în sistemul de transport feroviar în direcţia creşterii urbane cu scopul de a atinge obiective legate de partea socială (conservarea spaţiilor deschise şi locuinţe accesibile în comunităţile deservite de serviciile de transport feroviar): Stockholm, Copenhaga, Tokyo, Singapore.

- *Oraşe de tranzit adaptativ* – sunt acele oraşe care au cunoscut expansiunea în teritoriu, aplicând modele de creştere ponderată şi acţiuni de adaptare a

BCU IAŞI CETATEA UNIVERSITY LIBRARY

serviciilor şi tehnologiilor pentru a răspunde nevoilor împrejurimilor: de exemplu, în domeniul tehnologiilor Karlsruhe din Germania, iar în cel al serviciilor Adelaide din Australia sau Mexico City.

- *Oraşe cu un centru puternic* – respectiv în care se pune accentul pe dezvoltarea integrată a transporturilor de tranzit prin includerea zonei centrale a oraşelor (Zurich, Melbourne etc.) în cadrul transportului asigurat de transportul uşor (tramvaie), biciclişti şi mersul de jos.
- *Oraşe hibrid* – reprezintă o categorie la graniţa dintre cea a *oraşelor adaptative* şi a *oraşelor de tranzit adaptativ*, prin combinarea transporturilor de-a lungul coridoarelor de transport principale şi a căilor de tranzit, gândite pentru a servi cât mai bine spaţiile suburbane şi cele situate mai departe de acestea (Munchen sau Ottawa).

**** Situaţia la nivel naţional ****

Bucureştiul a dezvoltat un spaţiu suburban în care creşterea populaţiei s-a realizat nu prin deplasarea populaţiei din oraşul propriu-zis, ci datorită imigraţiei de la mare distanţă. Acest fenomen a fost comun şi altor oraşe din România a căror populaţie depăşea 100.000 de locuitori, prag care conform legii nu permitea stabilirea populaţiei sosite în oraş din diferite zone ale ţării (Ianoş, 2004, pp. 178-179).

În spaţiile suburbane şi periurbane din România, funcţia predominantă de aprovizionare cu fructe, legume şi carne, dar şi funcţiile industriale pe care acestea le deţineau înainte de 1990, se schimbă treptat după 1990 când o parte dintre aceste terenuri trec din extravilan în intravilan. Practic, imaginea

aşezărilor se schimbă la contactul urban-rural sau în cazul situării în imediata apropiere a centrelor urbane. Influenţa urbană se va resimţi şi în forma şi structura aşezărilor prin construirea de zone rezidenţiale, dar şi delocalizarea unor activităţi industriale sau dezvoltarea unora din sfera serviciilor. Relaţiile intersectoriale nu dispar, însă se transformă sub influenţa proceselor de dezindustrializare şi terţiarizare. Prin tranziţia de la producţie la servicii, terţiarul devine mai productiv, iar industria se recalibrează.

6.5. Evoluţia altor forme de interacţiune urban-rural

Relaţiile urban-rural pot fi definite drept totalitatea relaţiilor care se stabilesc în cadrul sistemului de localităţi urbane şi rurale pe linia locuirii, dar şi a procesului de producţie agricolă, industrială etc. Cunoaşterea acestor relaţii permite determinarea fluxurilor convergente şi divergente de populaţie şi bunuri între oraş şi teritoriul din jurul său, stabilirea capacităţilor mijloacelor de transport, ale serviciilor colective şi evitarea fenomenelor de migrare masivă, respectiv de depopulare a unor zone rurale şi de suprapopulare a oraşelor (Erdeli *et al.*, 1999, p. 272).

Franja rur-urbană este un concept ce apare în literatura de specialitate la mijlocul anilor 1940. Acest spaţiu situat la limita urbanului cu mediul rural se caracterizează printr-o mixitate a folosirii terenurilor, pornind de la aspectul rural al satelor şi până la zonele rezidenţiale moderne (Carter, 1981, pp. 316-317).

Franja rur-urbană a evoluat în timp: de exemplu, în Sydney la nivelul anilor 1960, acest proces avea următoarele caracteristici importante în conturarea propunerilor pentru

dezvoltarea viitoare (Golledge, 1960, *apud* Carter, 1981, p. 317): schimbarea constantă a modelelor de ocupare a terenurilor; ferme mici; producție intensivă a recoltelor; mobilitate în rândul populației și densitate scăzută sau moderată a acesteia; expansiune rezidențială rapidă; servicii și utilități publice incomplete; speculația generală la nivelul construcțiilor.

Exurbanizarea apare, astfel, ca și răspuns la aspirația generală de modernizare și dezvoltare industrială (Laborde, 1997, p. 133), fiind definită abia la mijlocul anilor 1950. Este vorba de o dezvoltare a economiei în afara orașului (în continuarea spațiului suburban, dar fără a se confunda cu periurbanizarea) care în cazul relației urban-rural la nivelul orașelor din S.U.A. a fost determinată de următorii factori (Nelson, 1992, *apud* Pacione, 2003, p. 84): deconcentrarea continuă a forței de muncă și înflorirea industrializării exurbane; preferința populației pentru locuințele din mediul rural; evoluția tehnologiei care face posibilă viața în spațiul exurban; o aparentă politică centrată pe dezvoltarea exurbană.

Acest spațiu exurban situat la marginea suburbanului orașelor americane este ocupat treptat de populația activă din clasa mijlocie a populației, dar și de tineri și populație vârstnică, aflați în căutarea unui nivel de viață mai bun în afara orașului. Principalul avantaj era reprezentat de suprafețele mai mari de teren construibil și de posibilitatea de a deține locuințe noi la un preț mai avantajos în comparație cu viața la oraș. Același fenomen îl întâlnim câteva decenii mai târziu la nivelul orașelor din Europa de Vest și după 1990 în cazul orașelor mari și mijlocii din fostele țări socialiste.

La nivelul societăților mai puțin dezvoltate, exurbanizarea (și, uneori, chiar suburbanizarea) sunt mai puțin vizibile. Urbanizarea compactă este direcția de dezvoltare a

multor oraşe în ciuda creşterii numărului populaţiei urbane, această situaţie putând fi explicată prin concentrarea vieţii socio-economice în interiorul oraşului, dezvoltarea redusă a infrastructurii rutiere şi feroviare şi infrastructura de transport slab dimensionată.

În ultimul deceniu se vorbeşte tot mai mult de *noua suburbanizare*. Aceasta presupune intervenţii în domeniul axelor de transport, conturarea de comunităţi bine planificate în spiritul oraşelor-grădină, cu spaţii verzi, zone de activitate şi de recreere (Bailly, 2007, p. 425).

În afara efectelor pozitive introduse în teritoriu, extinderea spaţiilor suburbane a creat, pe alocuri şi mai ales la nivelul aglomeraţiilor, premisele dezvoltării unor limite urbane tot mai difuze. Marginile nedefinite ale oraşului sunt însoţite de construcţii temporare sau terenuri neamenajate, aşa-numitele *junkspaces* (Jurgiu, Costea, 2012, p. 64), rezultate în urma etapelor succesive de modernizare a oraşelor. În cazul multor spaţii suburbane, aceste medii suprapuse care dau naştere unor areale de tip *junkspace* sunt legate de obicei de traversarea unei etape de industrializare, urmată de o dezvoltare complexă a serviciilor şi a proiectelor rezidenţiale.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Capitolul 7. Tranziția urbană

7.1. Imaginea urbană – abordare generală

La nivel individual, pe baza imaginilor mentale este elaborată o interpretare funcțională a orașului. Aceasta rezultă din experiența personală și cunoștințele transmise la nivel de grup. De exemplu, fiecare își face o idee despre ceea ce înseamnă zona centrală; noțiunea este cunoscută de toată lumea, dar nu întotdeauna există o părere unanimă despre activitățile care o caracterizează (Claval, 1981, p. 453).

Teritoriul reprezintă pentru individ mai mult decât spațiul de adăpost care îl protejează de amenințările venite din exterior, fiind un spațiu amenajat, cunoscut și încărcat de afectivitate, care îi permite asumarea rolurilor cele mai importante și care, în final, îi dau sentimentul de a fi el însuși (Claval, 1981, p. 456).

Percepția spațiului urban, respectiv factorii care modelează filtrul mintal țin de elemente de ordin *cultural*, *tehnic*, *socio-economic* și *personal* (Beaujeu-Garnier, 1980, p. 249).

Ne este imposibil să privim o clădire fără să facem o judecată estetică (Copoeru, 2001, p. 16). Dacă o arhitectură relativ omogenă într-un areal urban poate fi percepută ca participând la conturarea unei imagini urbane pozitive, frișele industriale pot fi răspunzătoare de creionarea unei imagini negative.

Lucrarea *The image of the city* a lui Kevin Lynch din 1960 rămâne de referință în analiza percepției urbane. Plecând de la analiza a trei orașe americane (Boston, Jersey City și Los

BCU IAȘI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Angeles) prin aplicarea unei metode bazate pe intervievarea populației în scopul realizării unui plan al orașului, descrierii în detaliu a itinerariilor în cadrul acestuia și redactarea unei liste cu elementele caracteristice, concluziile au demonstrat următoarele (Bailly, 1975, pp. 169-170): drumurile reprezintă canale de observație în sensul în care noțiunea de familiaritate și direcția deplasării sunt importante în creionarea imaginii; barierele structurează cadrul de viață; cartierele sunt văzute astfel: fie ne regăsim în interiorul acestora, fie în exterior; nodurile, centre de interacțiune, simbolizează activitatea și viața unor sectoare urbane; elementele caracteristice zonei de locuit sau exteriorului său participă la imaginea orașului. Studiile care au urmat scot în relief importanța cadrului de viață în conturarea sau definirea imaginii urbane.

Kevin Linch (1970, *apud* Le Goix, 2005, p. 123) consideră cinci elemente care concură la imaginea orașului: *străzile și infrastructura de transport*, *limitele orașului*, *cartierele*, *intersecțiile și nodurile de transport,* precum și *punctele de reper* (Turnul Eiffel, Empire State Building etc.).

În general, atunci când se vorbește de imagine urbană referirile se fac în principal la: modul de amplasare a clădirilor și concentrarea acestora în teritoriu, elemente de estetică a clădirilor (inscripționările pe fațadele blocurilor, lipsa lucrărilor de întreținere în cazul unor clădiri, utilizarea abuzivă a fațadelor în scop publicitar etc.), gradul de curățenie în cartier/zonă, rețeaua stradală, centrele comerciale și spațiile verzi. Referitor la estetica clădirilor, există situații în care foarte multe construcții sunt afectate de o serie de intervenții mai mult sau mai puțin calificate, cu intenția de a îmbunătăți starea fizică și imaginea acestora și/sau de a le adapta unor exigențe de utilizare sau noi funcțiuni, dar care au adeseori

efecte inverse prin conținutul inadecvat al intervenției din punct de vedere estetic și tehnic.

Imaginea urbană este complexă și rezultă din participarea mai multor categorii de actori, pe care profesorul Ioan Ianoș le analizează ca fiind cel puțin patru categorii generale: indivizi care trăiesc în orașul respectiv, indivizi care locuiesc în afara acelui oraș, indivizi care au locuit temporar în acel oraș și indivizi care au cunoscut acel oraș numai în procesul creării de imagini asupra acestuia (Ianoș, 2004, p. 185).

Dacă o lungă perioadă de timp, termenul de imagine urbană a fost asociat de cele mai multe ori centrului unui oraș, odată cu dezvoltarea periferiilor, studiile s-au concentrat și pe analiza acestor spații, fiind lăsată în urmă ideea că „orașul își refuză periferiile, neasumându-le complet" (Stan, 2001). În prezent, fenomenul se remarcă la nivelul metropolelor îndeosebi, schimbările în modul de percepere a periferiilor depinzând de varietatea dezvoltărilor și extinderii structurii urbane peste limitele sale clasice sau istorice.

7.2. Regenerarea urbană, un proces complex și necesar

Dezvoltarea orașului conduce atât la mutații funcționale, cât și la apariția de forme variate ale manifestării acestora, vizibile prin creștere teritorială sau renovare urbană. *Regenerarea urbană*, definită ca proces esențial în dezvoltarea urbană, presupune transformarea unui oraș sau a unei porțiuni a acestuia, prin demolarea sau reorganizarea unor construcții și amenajări mai vechi, făcând referire la spațiul rezidențial, dar și la diverse ramuri ale economiei urbane.

Regenerarea urbană devine necesară atunci când construcţiile sau amenajările dintr-un oraş nu mai corespund cerinţelor actuale din punct de vedere al funcţionării şi a căror întreţinere şi exploatare devin uneori nerentabile economic. Astfel, acţiunile de remodelare urbană au drept obiective introducerea unor condiţii de viaţă optime, dar şi echiparea teritoriului cu dotările necesare (sociale, culturale, comerciale, de transport etc.).

Regenerarea urbană reprezintă adoptarea conştientă de către factorii decizionali a unor strategii cu scopul de a crea noi structuri urbane, adecvate din punct de vedere economic şi social.

Procesul de regenerare urbană, deşi se dezvoltă cu precădere după cel de-al doilea război mondial, s-a manifestat şi înainte de această perioadă, sub diferite forme născute din nevoia de a descongestiona centrul oraşului devenit neîncăpător pentru numărul în creştere al populaţiei urbane: de exemplu, transformarea Parisului realizată în anii 1850 de către Georges Eugène Haussmann care a influenţat morfologia centrului multor oraşe europene, inclusiv a Bucureştiului, sau influenţa urbanistului şi arhitectului Le Corbusier asupra fizionomiei oraşelor franceze, dar şi a unor capitale de stat (Bogota) sau regionale (oraşul indian Chandigarh, capitala statului Punjab). Totodată, amprenta stilurilor sale arhitecturale, îndreptate spre modernitate, spaţii deschise şi confort, se face remarcată şi în cazul altor oraşe, precum Brasilia.

Pentru oraşele europene care, de regulă, au valorificat siturile antice sau medievale, problema regenerării urbane a fost extrem de sensibilă. Pentru oraşele din ţările cu economie centralizată de tip totalitar acţiunile de regenerare au fost extrem de violente, presupunând adeseori sacrificarea unor construcţii arhitectonice de mare valoare.

După modelul oraşelor americane şi europene, oraşele din Asia încep din anii 1970 procese de reînnoire sau reconstruire a zonelor centrale (Singapore, Hong Kong, Bangkok, Manila, Seul etc.), alături de cele din America Latină (Mexico City, Rio de Janeiro, São Paulo etc.) sau Beijing după din 1990.

Acţiunile de regenerare urbană au la bază diferite cauze, printre care cele mai importante sunt: *dezastrele naturale* (cutremure – de exemplu, San Francisco după cutremurul din 1906, incendii etc.), *distrugerile în urma războaielor* (după al doilea război mondial, regenerarea oraşelor Berlin, Hamburg, Dresda, Marseille, Le Havre, Brest etc.), *factorul politic* (Beijing, Chengdu, Bagdad, Teheran sau oraşele din Europa Centrală şi de Est în perioada Războiului Rece – precum Moscova sau Bucureşti), *factorul tehnic* (inovaţii tehnice generatoare de dezindustrializare, delocalizare a activităţilor economice, demolări etc.) sau *factorul spaţial* (creşterea în suprafaţă a oraşelor determină o dinamică a periferiilor).

Proiectele de regenerare urbană de mare anvergură acordă o atenţie specială efectelor procesului terţiarizării. Economiile tehnologice şi înalt specializate au nevoie de un spectru mai larg de servicii, de la ştiinţă şi cercetare la alte servicii specializate, financiare, comerciale, de contabilitate etc. (Bole, 2008, p. 257).

În proiectele de regenerare urbană se iau în consideraţie o serie de elemente ce privesc densitatea, caracterizarea socio-economică, spaţiile verzi, estetica şi arhitectura locului, analizate prin prisma funcţionalităţii şi calităţii locuirii. În cadrul acţiunilor de regenerare urbană, eliberarea terenurilor ocupate anterior de activităţi de producţie pune problema refolosirii acestora. O serie de factori intervin, printre care

BCU "LUCIAN BLAGA" CLUJ-NAPOCA CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

condițiile de proprietate, contextul fiscal, măsurile de protejare a clădirilor de patrimoniu etc.

7.3. Reabilitarea şi dinamica centrelor istorice şi a cartierelor, mai vechi sau mai noi

Deplasarea activităților industriale şi comerciale în afara oraşelor nu a însemnat declinul zonelor centrale, ci mai degrabă o transformare, o reorientare economică. Astfel, vechile activități lasă locul treptat turismului şi industriilor creative, iar spațiile rezidențiale încep să cunoască efectele pozitive ale gentrificării.

Gentrificarea este un proces care caracterizează evoluția multor oraşe, nefiind însă specific doar zonelor centrale. Deşi este un concept introdus în literatura de specialitate la jumătatea secolului al XX-lea (respectiv 1960, în analiza Londrei), gentrificarea a existat ca fenomen încă din secolul al XIX-lea în Marea Britanie şi Germania (Voiculescu, 2009, p. 85).

Gentrificarea este un proces de schimbări socio-spațiale care, în urma reabilitării proprietăților rezidențiale într-un cartier al clasei mijlocii prin venirea unor locuitori cu venituri relativ mari, conduce la deplasarea foştilor locuitori aflați în imposibilitatea de a suporta costurile în creştere ale locuințelor pentru care se impun lucrări de restaurare (Pacione, 2003, p. 200). Dacă în anii 1950, cu precădere marile metropole cunoşteau acest nou proces (Londra, New York etc.), cu timpul acesta a devenit comun şi altor oraşe: Paris, Washington, Vancouver, Adelaide, Amsterdam, Madrid, alături de oraşe ale Europei de Est şi la nivelul unor economii în curs de dezvoltare (Pacione, 2003, p. 201).

BCU "IOAN SLAVICI" UNIVERSITY LIBRARY

Zonele centrale ale oraşelor se confundă cu patrimoniul istoric urban ce oferă repere spaţio-temporale pentru aşezare, cât şi pentru memoria locuitorilor. Conservarea clădirilor istorice ocupă, de obicei, un loc important în strategiile de dezvoltare ale oraşelor, iar acolo unde clădirile nu pot fi păstrate, se încearcă salvarea faţadelor.

Elementele istorice dintr-un oraş, pe lângă diversitate, contrast, memorie şi cultură, sunt dovada trecutului şi a evoluţiei morfologiei oraşului. Din păcate, demolarea unor construcţii este urmată de reconstruirea acestora chiar în acelaşi loc: de exemplu, Repulse Bay Hotel din Hong Kong (Cuthbert, 2006, p. 194), construit în 1920, demolat la începutul anilor 1980 şi reconstruit în acelaşi câţiva ani mai târziu, fără a se respecta întocmai stilul arhitectural original.

Renaşterea centrului oraşului german Dresda după al doilea război mondial, cu o arhitectură barocă de secol XVIII care i-a adus şi titulatura de Florenţa de pe Elba, este un exemplu sugestiv de reabilitare urbană[5].

Atunci când reabilitarea zonelor centrale nu are loc, se produce abandonul acestora, de care sunt legate instalarea degradării şi transformarea uneori în *ghetto-uri* (de exemplu, Harlem în New York sau Detroit).

Conservarea centrului istoric şi a vechilor cartiere se face şi prin măsuri de reconversie a clădirilor, fie că sunt clădiri administrative, spitale sau vechi construcţii industriale. Exemplele de reconversie funcţională sunt multiple: în Paris, Musée d'Orsay a fost amenajat în fosta gară Orsay; vechea moară din Gdansk a fost transformată în magazin; gara din

[5] În proporţie de 75%, zona centrală a fost distrusă sau serios afectată de bombardamentele din 1945.

BCU MIHAI EMINESCU LIBRARY

Saint-Louis, cea mai mare din S.U.A. în secolul al XIX-lea, a devenit mall după ce o perioadă a fost frişă; braseria Schultheiss din Berlin a fost transformată în locuinţe şi activităţi de comerţ; Gasometer City este un spaţiu urban dezvoltat în patru foste gazometre din Viena, folosite în perioada 1899-1984 pentru alimentarea cu gaze a oraşului, în prezent în interiorul acestora desfăşurându-şi activitatea o serie de magazine, restaurante, un cinema, o sală de spectacole, arhivele oraşului, alături de spaţii de birouri şi de locuit.

Dacă la începutul anilor 1970, imaginea economică a porturilor se schimbă prin dispariţia atelierelor de meşteşugari care lucrau pentru activitatea portuară şi care treptat nu mai pot răspunde cererilor sosite din partea marilor companii industriale (de exemplu, în Dunkerque – Castells, 1975b, p. 191), anii 1980 aduc noi programe de reabilitare (programul de reabilitare din Docklands, Londra, început în 1981), continuate şi după 1990 când zonele industriale portuare traversează o nouă etapă ca urmare a nevoii de retehnologizare a maşinilor (Île de Nantes în 2010, de exemplu). Vechile spaţii industriale conturate în zonele portuare cunosc programe şi lucrări ample de regenerare urbană (oraşele franceze Nantes, Bordeaux etc.)

**** Situaţia la nivel naţional ****

Oraşele din România au cunoscut o „mutilare" a zonelor centrale în perioada comunistă tradusă prin demolarea unor clădiri identitare (de exemplu, în Miercurea Ciuc şi Iaşi) sau „ştergerea" istoriei unor areale datorită mutaţiilor economice suferite de oraşe şi reflectate asupra imaginii identitare urbane (precum zona centrală a Brăilei, în urma transformării aşezării dintr-un port comercial în port şi oraş industrial).

Zonele industriale din oraşele româneşti, indiferent că datează din secolul al XIX-lea, perioada interbelică sau cea comunistă, dacă nu sunt distruse (de exemplu, demolarea fabricii de bere Ursus din Cluj-Napoca în 2013, un reper al oraşului care a însemnat o pierdere identitară importantă), sunt reconvertite pentru a li se da o nouă funcţionalitate sau destinaţie: amenajarea centrului comercial Iulius Mall din Suceava a inclus valorificarea fostului coş de fum al centralei termice colective a fostei Întreprinderi de Fibre Artificiale din Suceava, cea mai înaltă construcţie din Suceava, respectiv peste 200 m; fostul turn de apă al Fabricii de Ţigarete din Bucureşti a fost integrat într-un complex comercial; în spaţiile unei foste uzine din Cluj-Napoca funcţionează Fabrica de pensule, un incubator de industrie creativă; turnul de apă din Iaşi a fost redat cetăţenilor oraşului nu doar din punct de vedere funcţional, dar şi identitar, prin reapropriera acestuia.

Nu doar spaţiile industriale sunt transformate, ci şi spaţiile verzi. Palas Mall din Iaşi a fost dezvoltat pe locul unui fost complex sportiv în aer liber, amenajat în perioada comunistă şi lăsat în paragină după 1990. Acest spaţiu multifuncţional cuprinde un centru comercial, patinoar şi teatru în aer liber, imobile de birouri, un hotel şi săli de conferinţă. City Park Mall din Constanţa a fost amenajat în detrimentul parcului Tăbăcărie, caz ce reflectă acţiunile de tip agresiv asupra spaţiului verde.

În concluzie, este important ca reabilitarea urbană, fie că se bazează pe utilizarea spaţiilor dezafectate sau modificarea destinaţiei unor spaţii funcţionale, să aibă la bază acţiuni de expertiză şi reevaluare funcţională.

BCU IASI CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Capitolul 8. Către *smart city* prin regândirea spațiului urban

8.1. Premisele dezvoltării de *smart cities*

Raportul Brundland din 1987 în cadrul căruia a fost dezvăluită importanța respectării conceptului de *sustenabilitate* în acțiunile de planificare urbană poate fi considerat un moment cheie în conștientizarea și acceptarea consecințelor încălzirii globale.

Consecințele de mediu provocate de schimbările climatice pot genera, printre alte fenomene, deplasări masive în rândul populației urbane. Tot mai multe orașe și spații rurale fac față din ce în ce mai greu încercărilor climatice: de exemplu, statul Texas se confruntă de câțiva ani cu un fenomen de părăsire a unor localități ca urmare a închiderii unităților industriei alimentare, în principal din cauza consecințelor încălzirii globale, reflectate în secarea unor lacuri; în Arizona, aceleași perioade de secetă prelungită determină declinul fermelor și întreprinderilor din industria alimentară.

Topirea calotei glaciare din Groenlanda și Antarctica ca urmare a încălzirii globale conduce la creșterea continuă a nivelului mării și la amenințarea pe viitor a numeroase orașe cu reducerea suprafeței sau chiar dispariția acestora dacă nu vor lua măsuri de realizare de diguri etc.: Veneția, New York, Shanghai, Calcutta etc.

În 2007, populația urbană a depășit populația rurală la nivel mondial. Creșterea continuă a populației în mediul urban generează o serie de probleme în gestionarea acestuia, dar și în evoluția spațiului suburban și periurban, respectiv a spațiului

BCU IAȘI - CLUJ UNIVERSITY LIBRARY

suport al oraşelor, afectat de dinamica transformărilor urbane. Astfel, se nasc o serie de întrebări legate de asigurarea condiţiilor de trai necesare populaţiei, de efectele creşterii populaţiei asupra echilibrului ecologic sau de gestionarea durabilă a oraşelor.

Zgomotul, poluarea, insecuritatea, ineficacitatea echipamentelor şi deficienţele în transporturi sunt menţionate de populaţia oraşelor mari ca fiind o ameninţare pentru starea de bine a acestora (Rizk, 2003, *apud* Moser, 2009, p. 239). Disparităţile teritoriale în ceea ce priveşte accesul la un mediu curat apar inclusiv în interiorul oraşului (*Territorial Agenda of the European Union 2020*, 2011, p. 5).

Ţinând cont de transformările continue pe care oraşele le traversează sub impactul consecinţelor schimbărilor climatice şi ale fenomenului de aglomerare, mediul urban evoluează către noi abordări în organizarea sa, ce iau în calcul conceptul de etică a spaţiului (Ianoş *et al.*, 2010, p. 213) în drumul spre o dezvoltare durabilă şi inteligentă.

8.2. Oraşul durabil, la baza conceptului de *smart city*

Oraşul durabil se bazează pe o serie de principii şi elemente (Sauvez, 2001, *apud* Le Goix, 2005, p. 151). Respectând principii ce ţin de adaptarea internă a oraşului la nevoile prezentului şi de relaţionarea armonioasă a acestuia cu mediul său natural, prin necompromiterea nevoilor generaţiilor viitoare, oraşul durabil ţinteşte echitatea, redistribuirea, justiţia spaţială, reprezentarea democratică a cetăţenilor, estetica şi calitatea arhitecturală, convivialitatea, alături de organizarea ecologică şi spaţială.

BCU "LUCIAN BLAGA" CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Industrializarea puternică specifică secolului al XX-lea a demonstrat că urbanizarea nu a făcut față întotdeauna creșterii masive a populației în orașe, care uneori ofereau condiții de viață insalubre. De-a lungul secolului trecut, două modalități s-au impus pentru a trata problema suprapopulării orașelor (Gehl, Svarre, 2015, p. 39): a) *abordarea tradițională* – avea la bază morfologia urbană clasică și tipologiile de construcție ale orașului tradițional, fiind specifică anilor 1920; b) *abordarea modernă* – a debutat între cele două războaie mondiale, dar s-a afirmat în anii 1960. Această nouă viziune are în vedere expansiunea urbană ca răspuns la o bună funcționare a orașelor din punct de vedere al siguranței și salubrității, reflectată mai târziu în creșterea suprafeței locuințelor invers proporțional cu numărul persoanelor într-o unitate de locuit, aflat în continuă scădere.

Proiectarea orașelor se îndreaptă după 1970 către diminuarea efectelor pe care diferitele amenajări le pot avea asupra calității vieții în orașe: de exemplu, la mijlocul anilor 1980, a fost realizat un studiu de referință despre cum o serie de zgârie-nori propuși în San Francisco ar influența climatul și experiența orașului; rezultatele studiului au condus la adoptarea unei legislații care să asigure un microclimat îmbunătățit la nivel pietonal fără umbre și curenți de aer fără utilitate (Gehl, Svarre, 2015, p. 57).

Abordarea modernă evoluează în deceniile următoare ale secolului al XX-lea, în noile amenajări urbane luându-se treptat în considerație și avantajele pe care le oferă *arhitectura verde* în asigurarea și îmbunătățirea calității vieții. Principiile arhitecturii verzi se referă la următoarele aspecte (Vale, Vale, 2007, pp. 189-192): a) conservarea energiei; b) considerarea

beneficiilor climatice în procesul de construire a locuințelor; c) minimizarea folosirii de resurse noi, ci mai degrabă a celor reciclate; d) respectarea utilizatorilor, în sensul evitării materialelor de construcții poluante; e) respectarea locului, în sensul împiedicării unei transformări a peisajului. În categoriile enunțate mai sus se regăsește și ideea importanței prezenței spațiilor verzi în conturarea unui oraș durabil, deși nu apare ca și principiu de sine stătător. Se poate afirma că acestea împreună stau la baza conturării orașului inteligent, fiind analizate în rândurile de mai jos.

a) Conservarea energiei

O serie de orașe durabile folosesc materiale și tehnologii care garantează o calitate crescută a performanței, a confortului și a consumului de energie (de exemplu, Roma, Torino etc.). În concepția de smart city, se vorbește de iluminatul inteligent nu doar al locuințelor, ci pretutindeni în oraș, reflectat nu doar în reducerea consumului de energie, dar și în creșterea gradului de siguranță a populației.

Creșterea utilizării de senzori și programe digitale în obiecte fizice și mașini permite nașterea infrastructurii urbane inteligente (Chui *et al.*, 2010, *apud* Dobbs, Remes, 2015, p. 39). De exemplu, folosirea de senzori și rețele inteligente în apă și sistemele de canalizare poate contribui la evitarea de întreruperi de funcționare. Utilizarea unor sisteme de transport inteligente cu ajutorul unor senzori de monitorizare a fluxurilor de transport contribuie la evitarea congestionării circulației și a întârzierilor datorate traficului (în Mumbai, introducerea controlului în trafic ce presupune adaptarea la condițiile de trafic a redus timpul mediu de călătorie cu 12%; în Londra, taxarea congestionării traficului a condus la diminuarea cu 50%

a întârzierilor autobuzelor şi la creşterea vitezei medii a întregului trafic cu 31%) (Dobbs, Remes, 2015, p. 39).

b) Considerarea beneficiilor climatice şi a dezavantajelor în procesul de construire a locuinţelor

Amplasarea clădirilor şi expunerea diferitelor zone ale construcţiei trebuie să ia în consideraţie beneficiile pe care clima le poate oferi în scopul asigurării unei bune funcţionalităţi şi reducerii consumului de energie, dar şi dezavantajele temporare, în aplicarea de principii bioclimatice (orientarea către sud etc.), izolarea ridicată pentru a reduce la maxim nevoia de căldură etc.

Specificul locuinţelor construite transmit informaţii cu privire la capacitatea de a traversa în bune condiţii intervalele reci din timpul iernii, dar şi pe cele de caniculă din timpul verii. Printre indicatorii care trebuie luaţi în calcul şi care definesc confortul termic sunt: anul construcţiei, materialele de construcţii folosite, istoricul lucrărilor de întreţinere/ reparaţii/ consolidare/restaurare, amplasarea clădirii şi zona imediată, expunerea construcţiei, istoricul destinaţiei funcţionale a întregii construcţii sau a unor sectoare ale acesteia, izolarea termică, numărul ferestrelor şi echiparea locuinţelor (sistemele de climatizare şi aerisire).

La nivel naţional, legea privind obligativitatea certificatului de performanţă energetică care are la bază respectarea principiilor economisirii energiei în clădiri, îmbunătăţirii cadrului urban construit şi protecţiei mediului este importantă

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

prin informația transmisă privind modalitatea în care o locuință menține căldura în interior.

Consecințele încălzirii globale resimțite la nivel mondial prin numeroasele episoade dramatice de deces în rândul populației [6] impun generalizarea ghidurilor de bune practici la nivel internațional pentru protecția populației vulnerabile, inclusiv autoprotecția. Totodată, este necesară introducerea unor măsuri suplimentare de organizare a clădirilor pentru a preîntâmpina producerea unor tragedii în rândul categoriilor vulnerabile de populație; printre acestea menționăm introducerea unor sisteme de reglare, inclusiv automată, prin intermediul unui instrument/aparat care să transmită un semnal de oprire sau declanșare către o instalație de încălzire, iluminare, climatizare sau ventilare în scopul facilitării gestionării confortului termic.

În afara unor indicatori meteorologici și biometeorologici, o serie de alți indicatori ce țin de cadrul de viață trebuie analizați la nivelul marilor orașe. Insulele de căldură urbane sunt determinate, în general, de densitatea mare a populației, infrastructura rutieră și mijloacele de transport, principalele cauze ale poluării atmosferice.

c) Folosirea resurselor reciclate

Pentru a asigura funcționalitate din resursele locale și durabilitate, tot mai multe orașe la nivel mondial derulează

---

[6] Studiul lui Stéphanie Vandentorren *et al.* (2006) a demonstrat că lipsa izolării termice a clădirilor, înnoptările la ultimul etaj al clădirilor și temperatura înregistrată în zona amplasării clădirilor s-au regăsit pe lista riscurilor majore de deces a populației din Franța în anul 2003.

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

programe de reciclare a deşeurilor provenite fie de la unităţile de producţie, fie din gospodării. Menţionăm faptul că reciclarea reprezintă o sursă importantă a economiei resurselor naturale, a cărui considerare ar trebui să crească direct proporţional cu amploarea consumului de resurse.

d) Evitarea folosirii materialelor de construcţii poluante

O serie de materiale de construcţii folosite în amenajarea caselor s-au dovedit a fi în timp nocive pentru sănătatea umană şi calitatea solurilor. Un exemplu îl reprezintă azbestul folosit în pardoseala locuinţelor, dar şi pentru acoperirea caselor şi construirea faţadelor. Interzis în prezent a mai fi folosit la nivelul statelor Uniunii Europene, azbestul reprezintă un risc pentru sănătate atunci când se deteriorează şi este eliberat în atmosferă.

În afara evitării poluării atmosferice şi a folosirii de materiale care pun în pericol sănătatea populaţiei, este importantă şi utilizarea de materiale de construcţii izolante din punct de vedere fonic în amenajarea locuinţelor.

e) Respectarea locului

În derularea proiectelor de planificare urbană este esenţial să se respecte identitatea comunităţilor pentru a se ajunge la o relaţie cât mai strânsă între construcţii şi mediu, exprimată în final prin decorul urban armonios, folosirea de materiale adecvate cu identitatea oraşului etc.

De asemenea, procesul de adaptare a clădirilor pentru noi utilizări trebuie să ia în calcul menţinerea caracteristicilor

BCU CLUJ / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

istorice ale acestora. Astfel, amenajările urbane proiectate ce ţin cont de obiceiurile locale permit păstrarea originalităţii locului.

f) Spaţiile verzi

Prezenţa spaţiilor verzi, respectiv suprafaţa verde pe cap de locuitor, alături de echiparea cu mobilier urban adaptat în scopul împiedicării supraîncălzirii pe timp de caniculă, se grupează într-o altă categorie de indicatori favorabili aprecierii confortului termic.

Dacă la începutul secolului al XX-lea, amenajarea de spaţii verzi în zonele rezidenţiale sau construirea locuinţelor în medii naturale a urmărit reducerea bolilor infecţioase la nivelul oraşelor aglomerate, după 1960 spaţiile verzi sunt destinate reducerii bolilor cauzate de stilul de viaţă (stresul, depresia etc.). Recreerea şi, în consecinţă, desfăşurarea corectă a vieţii urbane, reprezintă un concept care intră în atenţia specialiştilor începând cu 1960 prin analiza interacţiunii sale cu spaţiul public, ţinând cont că încă din anii 1950 în oraşele capitaliste programul de lucru fusese redus şi numărul zilelor de concediu crescuse semnificativ (Gehl, Svarre, 2015, pp. 47-48).

Extinderea suprafeţelor acoperite de vegetaţie este una dintre cele mai importante coordonate ale restructurării urbane. Spaţiile verzi prezente în intravilan valorifică potenţialul biologic şi estetic al vegetaţiei, reducând agresiunea mediului urban asupra populaţiei. Prin elementele componente şi caracteristici, spaţiile verzi pot asana mediul de factori nocivi (fum, pulberi, gaze, zgomot) şi modifica parametrii unor factori climatici şi, în final, influenţa pozitiv asupra stării generale a organismului uman.

Distrugerea spațiilor verzi în interiorul orașelor, dar mai ales în zonele de periferie unde prezența acestora este încă importantă în cazul multor spații urbane care nu au atins un nivel ridicat al urbanizării, conduce la eliberarea în atmosferă a unor cantități tot mai mari de dioxid de carbon. Aceste emisii ajung încetul cu încetul să depășească capacitatea de absorbție a naturii datorită, pe de o parte, continuării procesului de distrugere, iar pe de altă parte neamenajării de spații verzi noi.

Este binecunoscut faptul că arborii reduc viteza vântului, iar frunzele rețin praful și au un rol important în izolarea fonică și de umezire a aerului pe timpul verii.

8.3. De la orașul durabil la *smart city*

De-a lungul ultimilor ani o serie de strategii de îmbunătățire a gestionării orașelor s-au conturat, printre care: *orașul descentralizat*, *orașul verde*, *orașul durabil*, *orașul inteligent* (*smart city*).

Smart city este o adaptare a orașului durabil, analiza acestuia fiind prezentă în preocupările specialiștilor implicați în amenajarea și proiectarea orașelor încă de la începutul anilor 1990. Deși adeseori interpretările orașului durabil se suprapun orașului inteligent (de multe ori fiind chiar folosită expresia de *oraș durabil și inteligent*), smart city nu înseamnă doar o durabilitate la nivel urban din punct de vedere al resurselor, ci și a nevoilor socio-economice ale populației, respectiv de servicii și locuri de muncă.

Dacă în prima parte a anilor 1990 termenul de smart city era legat mai mult de *tehnologia informației și a comunicațiilor*, în anii ce au urmat aria de acoperire conceptuală

devine tot mai largă cuprinzând importanța *capitalului social* în dezvoltarea urbană (Albino *et al.*, 2015, p. 4).

Ideea de inteligență urbană se regăsește și în sistemele de arhitectură: *casă inteligentă*, *fereastră inteligentă* sau *sistem de încălzire inteligent* (Duțescu, 2007, p. 133).

Orașele sunt motoare al dezvoltării inteligente, durabile și incluzive (*Territorial Agenda of the European Union 2020*, 2011, p. 6). O modalitate de conceptualizare a orașului inteligent este aceea de simbol al unui oraș durabil și locuibil (Chourabi *et al.*, 2012, p. 2289), care are însă și alte calități. Astfel, Hafedh Chourabi *et al.* (2012, p. 2291) propun un set de componente importante pentru a crea un cadru ce poate fi utilizat pentru a caracteriza modul în care poate fi imaginat un oraș inteligent, dar și inițiativele de proiectare; acestea fac referire la: *management și organizare*, *tehnologie*, *guvernanță*, *politici*, *populație și comunități*, *economie*, *infrastructura construită* și *mediul natural*. Toate aceste componente relaționează și se influențează reciproc în proiectarea unui oraș inteligent.

Analizăm în rândurile următoare componenta *populație și comunități* în relație directă cu cea a *mediului natural*. În condițiile pierderii continue a zonelor verzi din orașe, responsabilitatea urbană care trebuie să răspundă cerințelor calității vieții revine și comunităților locale. Astfel, participarea populației se alătură implicării autorităților care pot încuraja cetățenii prin organizarea de concursuri remunerate de municipalitate în direcția asigurării și creșterii spațiilor verzi. Mijloacele prin care populația poate interveni sunt variate, printre acestea cele mai des întâlnite fiind grădinile amenajate pe terasele clădirilor, plantele agățătoare și agricultura urbană. Aceste intervenții nu se confruntă cu problema gestionării

deşeurilor ce pot fi facil transformate în compost pentru a îmbogăţi solul grădinilor individuale sau al spaţiilor verzi municipale, contribuind în final şi la o diminuare a întrebuinţării îngrăşămintelor chimice.

Grădinile amenajate pe terasele blocurilor au un rol esenţial în diminuarea poluării, în îmbunătăţirea izolaţiei termice a teraselor (precum în oraşele din Germania, Austria, S.U.A., Spania etc.), dar şi în asigurarea securităţii alimentare. Importanţa acoperişurilor verzi este deja cunoscută, o serie de oraşe la nivel mondial aplicând această măsură sau având în vedere amenajarea de acoperişuri verzi şi, deci, proiectarea unor clădiri care să suporte greutatea plantelor şi mediul lor de creştere.

Plantele agăţătoare nu au doar un rol funcţional, dar şi estetic. Pe lângă faptul că acestea contribuie la reducerea costurilor energetice ale construcţiilor, protejează zidurile de precipitaţii, radiaţii solare şi variaţiile de temperatură, au totodată efecte pozitive asupra calităţii aerului şi sănătăţii (Vergriete, Labrecque, 2007).

Agricultura urbană la nivel mondial se caracterizează prin stiluri şi nivele diferite de dezvoltare (Tracey, 2012):

- în Vancouver, cauza agriculturii urbane este susţinută din 1978;
- în Detroit, grădini de plante comestibile sunt amenajate începând cu 2005; conceptul s-a extins în cursul acelui an la nivelul a 30 de oraşe din S.U.A.: de exemplu, în statele americane Wisconsin - respectiv oraşul Milwaukee şi Pennsylvania sau cartierul West Oakland din oraşul Oakland, statul California, unde

BCU IAŞI / CETITEA UNIVERSITARĂ

agricultura urbană a contribuit la dezvoltarea relațiilor sociale în cadrul comunității;[7]

- în New York, o fermă organică funcționează deasupra unui depozit din Brooklyn; în perioada recoltării, produsele sunt comercializate într-o piață amenajată pe loc, iar pentru aprovizionarea restaurantelor din zonă se folosește transportul cu bicicleta; în Queens, se practică de asemenea diferite forme ale agriculturii urbane;
- în China, două treimi din alimentele consumate în cele mai mari orașe provin de la *ferme urbane*, dar și de la fermele situate în jurul orașelor;[8]
- în Rusia, 70% dintre familii produc în propriile gospodării cel puțin o parte din hrană;
- în Japonia, agricultura urbană este des întâlnită, proprietarii care folosesc terenurile în scopul cultivării fiind încurajați prin reducerea impozitelor;
- în Singapore, s-a estimat că există în jur de 10.000 de fermieri urbani care produc circa 80% din carnea de pasăre și 25% din legumele consumate în orașe;
- în orașele din Marea Britanie, *livezile urbane* sunt foarte apreciate;

---

[7] Amenajarea spațiilor în cadrul unui cartier inteligent trebuie să se realizeze ținând cont de favorizarea relațiilor sociale: grădini pentru locatari, spații verzi, terenuri de joacă autorizate etc.

[8] Ideea *orașelor ecologice* în China se dezvoltă la scară largă în condițiile în care estimările arată faptul că, până în 2025, China va avea 225 de orașe cu o populație de peste 1 milion de locuitori fiecare.

BCU CLUJ / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

- în oraşele din Cuba, agricultura urbană a fost tot mai mult încurajată de către guvern după 1990;
- în Africa, agricultura urbană, deşi promovată, este lipsită de continuitate în spaţiu (un caz pozitiv este Harare, capitala statului Zimbabwe, care a dublat suprafeţele cultivate în doar patru ani începând din 1990).

Şi în alte spaţii ale lumii agricultura urbană este promovată şi sprijinită prin diferite măsuri. Un exemplu este oraşul brazilian Belo Horizonte, primele iniţiative situându-se la nivelul anului 1993: reglementarea producţiei locale de alimente; încurajarea producţiei ecologice şi a culturii speciilor tradiţionale; dezvoltarea producţiei de plante medicinale; facilitarea accesului la alimentaţie prin reglarea cursului pieţei şi a ofertei de produse şi servicii; participarea la economia solidară şi îmbunătăţirea obiceiurilor alimentare (Reymond, 2007, pp. 211-212).

Agricultura urbană contribuie şi la amenajarea de noi spaţii publice, importante în cadrul relaţiilor sociale comunitare, inclusiv sub forma unor *ferme educaţionale*[9]. În unele spaţii urbane s-au conturat aşa-numitele *parcuri urbane*, definite drept organisme compuse din unul sau mai multe oraşe unde se practică agricultura urbană (Reymond, 2007, p. 218).

De-a lungul timpului, au luat naştere şi alte modele de intervenţie în creşterea suprafeţelor verzi în interiorul oraşelor.

[9] Acestea se adaugă altor tipuri de spaţii publice ce pot lua naştere în smart cities, precum revitalizarea/reamenajarea râurilor/fluviilor care le traversează: de exemplu, după modelul *plajelor urbane europene* (printre care, Paris-Plages), oraşele româneşti de pe Dunăre şi de pe alte cursuri de apă ar putea dezvolta proiecte de acest tip: Bucureşti pe Dâmboviţa, Timişoara pe Bega, Cluj-Napoca pe Someşul Mic etc.; pentru câteva dintre acestea există deja preocupări în acest sens.

BCU "I. C. BRĂTIANU" CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

High Line din Manhattan (New York) este un exemplu în care componentele cadrului de intervenție în proiectarea unui oraș inteligent relaționează într-o manieră foarte organizată. Calea ferată suspendată High Line a fost dată în folosință în 1934 pe un traseu care traversa zona centrală cu blocuri înalte din Manhattan și care avea drept destinație o importantă zonă industrială, unde erau concentrate abatoare și depozite. Deși în anii 1980 se hotărăște demolarea sa datorită dezvoltării între timp a industriei de camioane, această decizie este contestată de către populație. La sfârșitul anilor 1990, la inițiativa a doi locuitori ai cartierului, este fondată *Asociația Prietenilor High Line* care va pleda pentru conservarea High Line și reutilizarea sa ca spațiu public deschis (http://www.thehighline.org/about). Beneficiind de sprijinul autorităților locale, prima secțiune care cunoaște o reconversie funcțională este deschisă publicului în 2009, iar lucrările sunt finalizate în 2014. Noua destinație este de recreere, dar și culturală, funcții ce se dezvoltă în cadrul unui parc urban linear, bine organizat și care are la bază modelul de reconversie al unei alte linii ferate, respectiv Promenada plantată din Paris, amenajată în anii 1980.

Pe lângă faptul că High Line este considerat cel mai lung acoperiș verde din lume, importanța sa ecologică este deosebită: poate reține până la 80% din cantitatea precipitațiilor, scade efectul insulei de căldură și este un habitat important la nivelul metropolei.

În ceea ce privește *gestionarea deșeurilor vegetale*, orașele din Suedia și Franța (Angers, Rennes sau Lyon) au introdus soluții inovatoare în transformarea deșeurilor de grădină în compost[10].

[10] Tratarea deșeurilor organice, printre care și cele vegetale, se poate realiza și la scară industrială. Astfel, în orașul suedez Malmö funcționează o unitate de producție de biogaz în cadrul căreia sunt transformate în biogaz deșeurile

*** *Situația la nivel național* ***

În București, capitală europeană ce cunoaște deja efectele aglomerării, mijloacele de participare a cetățenilor la afirmarea agriculturii urbane se pot concentra în următoarele direcții[11]:

- practicarea agriculturii urbane prin dezvoltarea de grădini comune (inclusiv pe terasele blocurilor), a căror promovare s-ar putea realiza prin organizarea unor ateliere educative;
- acoperirea zidurilor sau/și a acoperișurilor blocurilor cu arbuști/plante agățătoare;
- militarea și implicarea asociațiilor de proprietari în utilizarea de materiale cu albedo scăzut pentru acoperișuri;
- captarea apei de ploaie și folosirea acesteia pentru spațiile verzi din zona clădirii în care locuiesc;
- dezvoltarea zonelor verzi din jurul blocurilor: de exemplu, fiecare cetățean să răspundă de plantarea și îngrijirea unui copac.

8.4. *Smart cities* la nivel mondial

Încă din anii 1980, orașele mari au început aplicarea principiilor în scopul asigurării unui spațiu public corect (Barcelona, Copenhaga, Lyon etc.).

---

organice provenite din tratarea apelor uzate și din trierea deșeurilor; acesta este folosit în circuitul de încălzire urbană, dar și drept carburant pentru automobile (Chouvet, 2007, p. 7).

[11] Există deja o serie de preocupări în cadrul unor asociații, atât în București, cât și în alte centre urbane din România.

BIBLIOTECA CENTRALĂ UNIVERSITARĂ

În condițiile în care orașele lumii se confruntă cu diferite probleme demografice și socio-economice, generate de o paletă largă de factori printre care și schimbările climatice sau limitarea resurselor, aplicarea de strategii de dezvoltare din sfera celor derulate la nivelul orașelor inteligente devine tot mai necesară în secolul XXI. Aceste obiective sunt de obicei materializate prin programe care urmăresc, printre altele:

- reducerea consumului de energie în industrie și servicii;
- managementul deșeurilor și reabilitarea siturilor contaminate;
- eficientizarea controlului emisiilor atmosferice;
- reutilizarea și reintegrarea frișelor industriale;
- dezvoltarea mixității funcționale, respectiv locuințe și întreprinderi/companii/instituții situate în aceeași zonă, în scopul limitării transporturilor;
- dezvoltarea infrastructurii mijloacelor de transport, prin adoptarea tehnologiei informației, și creșterea transportului urban (inclusiv a deplasărilor pietonale și amenajarea de piste pentru bicicliști);
- adaptarea locuințelor urbane la schimbările climatice.

Regândirea orașelor este o sarcină vitală a prezentului (Dobbs, Remes, 2015, p. 43), tehnologia jucând un rol crucial, idee susținută de lumea științifică: „Perfecționarea tehnologiei informaționale și evoluția cunoștințelor despre cum am putea diminua poluarea și crește beneficiile pentru sănătate ale unor astfel de măsuri sugerează că mult mai multe orașe vor urmări o creștere durabilă inteligentă" (Kahn, 2015, p. 329).

În unele spații urbane este nevoie de intervenții complexe de transformare urbană. Conceptul de *triple helix*, respectiv cooperarea dintre administrația publică, mediul universitar și cel de afaceri, reprezintă un avantaj în construirea de proiecte care să răspundă unei palete cât mai largi a nevoilor urbane.

În condițiile accelerării schimbărilor climatice crește și riscul orașelor la inundații (orașele din Asia musonică sau New Orleans și uraganul Katrina în 2005), valuri de căldură (care afectează, mai nou, o serie de orașe din Europa Occidentală neobișnuite cu acest fenomen) sau ninsori abundente (New York în 2014). În ultimii ani, o serie de măsuri au fost implementate în cadrul unor proiecte derulate în direcția reducerii sau evitării riscurilor urbane, la acestea adăugându-se preocupările din rândul specialiștilor: de exemplu, Audrey Smargiassi *et al.* (2008) propun o abordare în GIS în cadrul unui studiu de caz în Montreal în scopul modelizării repartiției spațiale urbane a temperaturilor interioare în timp pentru toate clădirile rezidențiale dintr-un anumit areal urban.

În sectorul transporturilor este primordială crearea unei rețele de transport colectiv care să suplinească nevoia cotidiană de a folosi autoturismul individual; în plus, mijloacele de transport alternative, precum bicicleta, trebuie încurajate, alături de dezvoltarea căilor navigabile în condițiile unei rețele de canale dezvoltate (de exemplu, Stockholm). În Londra și Singapore, controlul traficului privat în oraș încurajează folosirea autobuzelor și a trenurilor. Ideea este de a echilibra fluxurile de călători pe cele două tipuri de transport, rutier și feroviar. În Singapore, dezvoltarea infrastructurii mijloacelor de transport și creșterea transportului urban se realizează prin taxe ridicate la înmatricularea automobilelor, așa cum în alte spații urbane funcționează măsuri precum creșterea prețului combustibilului sau a taxelor de drum, respectiv a parcărilor.

În ceea ce privește tehnologia informației, în New York și Boston funcționează sisteme de taxare electronică pe axele de transport, alături de semafoare inteligente pentru optimizarea circulației. Aceste abordări sunt specifice și multor alte orașe la nivel mondial care realizează investiții în infrastructura internă.

Referitor la promovarea și încurajarea utilizării bicicletelor, s-a dovedit că factorul climatic nu are un rol decisiv în impulsionarea transportului pe bicicletă: de exemplu, Europa de Nord înregistrează valori mult mai ridicate în ceea ce privește numărul bicicliștilor spre deosebire de Europa de Sud, în ciuda frecvenței mari a zilelor înnorate și ploioase (Pucher *et al.*, 2007, p. 107).

În ceea ce privește eforturile de utilizare rațională a spațiului locuit, menționăm micro-locuințele și așezările informale de pe acoperișurile din Hong Kong, prevăzute să găzduiască un număr impresionant de persoane și/sau activități sau orașul Tokyo, unde fenomenul apare datorită prețului ridicat al terenurilor (Rotaru, 2013, p. 110).

În Saarbrücken, energia solară[12] are un rol important în politicile de reducere a consumului de energie la nivelul clădirilor publice. Helsinki, Londra sau Bologna sunt alte exemple de orașe care aplică măsuri de reducere a consumului de energie.

Barcelona, Veneția și Viena au amenajat importante zone pietonale. Vancouver se remarcă prin organizarea spațiilor de locuit care oferă confort urban, Bogota prin

[12] Energia solară este utilizată încă de pe vremea grecilor și a romanilor care cunoșteau beneficiile razelor solare, în funcție de care își poziționau locuințele.

politicile în sectorul transporturilor, Chicago prin spațiile verzi și utilizarea energiei solare, iar San José prin derularea programelor de reciclare, ale clădirilor verzi și de reducere a efectelor insulei de căldură urbană.

Uneori, doar anumite părți ale orașelor dezvoltă proiecte pe baza strategiilor de dezvoltare inteligentă, dând naștere așa-numitelor *cartiere inteligente*. În categoria acestor cartiere amintim Leidsche Rijn, din orașul Utrecht, care se remarcă printr-un echilibru populație-locuri de muncă, utilizarea de energie obținută pe baza deșeurilor, dar și reciclarea apei pentru alte întrebuințări, fără reintroducerea sa în circuitul apei potabile, sau zona centrală a orașului Groningen care a reușit o îmbinare armonioasă între zonele pietonale și mobilierul urban, funcțiile administrative fiind totodată păstrate.

În proiectarea orașelor inteligente, relația cu mediul înconjurător capătă o semnificație deosebită. Viziunea contemporană în arhitectură (Duțescu, 2007, pp. 131-133) se îndepărtează de abordarea caracteristică secolului XX și axată pe arhitectura *high-tech* (dezvoltată pe baza optimismului tehnologic al anilor 1960) și cea a curentului *eco-tehnologic* (care introduce ideea relaționării aspectelor culturale și ecologice cu funcționalismul impus de curentul precedent). Arhitectura actuală se bazează în prezent pe două noi concepte: *biomimesis* (a proiecta și a învăța imitând natura) și *ecomimesis* (a proiecta utilizând analogii cu ecosistemele și ecologia). Dacă *biomimesis* se reflectă în vizibilitatea fațadelor clădirilor, *ecomimesis* înseamnă supraviețuirea pe baza energiei solare, reciclare, interdependențe între elemente, precum și un răspuns la condițiile locale, evitându-se astfel aplicarea unui model general valabil într-un context specific.

Mai mult, asistăm în prezent la conturarea *metropolelor post-suburbane* (Calrhorpe, 2007, p. 78), în cadrul unor strategii de amenajare regională care iau în calcul o serie din principiile dezvoltării inteligente. Peter Calrhorpe propune în cadrul metropolelor post-suburbane conturarea unui *TOD* (*transit-oriented development*) la o distanță radială de 2000 de pași de o arie comercială centrală și o oprire de tranzit, ce presupune o mixitate funcțională, respectiv rezidențial-comerț-birouri-spații publice deschise; spațiile rezidențiale trebuie să fie cât mai diversificate din punct de vedere al arhitecturii, dimensiunii și înălțimii clădirilor și caselor; TOD poate dezvolta o zonă secundară în jurul său, nu mai departe de 1 milă de aria comercială centrală, caracterizată prin: străzi directe și conexiuni pe bicicletă către oprirea de tranzit și aria comercială centrală, cât mai puține treceri la nivelul arterelor, o densitate mai redusă a caselor individuale și a mediului de producție, școli publice, parcuri, precum și posibilitatea de *park-and-ride*, respectiv parcarea mașinilor la intrarea în oraș și folosirea transportului în comun în interiorul orașului.

* * *

Orașul este un *puzzle* alcătuit din piese diferite ca vechime, și deci istorie, încărcătură socială și economică, ce evoluează și se transformă în permanență în funcție de restructurările economice și tehnologice, în interacțiune cu spațiul adiacent. Pentru a rezista schimbărilor, orașul se adaptează, căutând noi căi de reorganizare pentru a răspunde provocărilor economico-sociale, culturale și teritoriale.

Bibliografie

1. Albino, V., Berardi, U., Dangelico, R. M. (2015), *Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, and Initiatives*, Journal of Urban Technology, 2015 22-1, pp. 3–21 http://dx.doi.org/10.1080/10630732.2014.942092

2. Allain R. (2004), *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*, Collection U, Géographie, Armand Colin, Paris.

3. Antier, G. (2005), *Les stratégies des grandes métropoles. Enjeux, pouvoirs et aménagement*, Collection U, Géographie, Armand Colin, Paris.

4. Bailly, A. S. (1975), *L'organisation urbaine. Théories et modèles*, Centre de Recherche et d'Urbanisme, Paris.

5. Bailly, A. (2007), *Questions à la géographie urbaine* ?, pp. 417-426, în Da Cunha A., Matthey L. – coordonatori, *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Laussane.

6. Beaujeu-Garnier, J. (1980), *Géographie urbaine*, Collection U, Armand Colin, Paris.

7. Bole, D. (2008), *Cultural industry as a result of new city tertiarization*, Acta geographica Slovenica, 48-2, pp. 255–276, doi: 10.3986.AGS48202.

BCU CLUJ / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

8. Bontje, M., Musterd, S. (2009), *Creative industries, creative class and competitiveness: Expert opinions critically appraised*, Geoforum 40/2009, pp. 843–852, Elsevier Ltd, doi:10.1016/j.geoforum.2009.07.001.

9. Cadwallader, M. T. (1996), *Urban Geography: An Analytical Approach*, Prentice Hall, New Jersey.

10. Calrhorpe, P. (2007), *The Next American Metropolis*, from *The Next American Metropolis : Ecology, Community, and the American* Dream (1993), pp. 73-80, în Wheeler S. M., Beatley T. – editori, *The Sustainable Urban Development Reader*, Urban Reader Series, Routledge.

11. Carter, H. (1981), *The Study of Urban Geography*, Third Edition, Edward Arnold.

12. Castells, M. (1975a), *La question urbaine*, Textes à l'appui, Sociologie, Paris.

13. Castells, M. (1975b), *Sociologie de l'espace industriel*, Editions Anthropos, Paris.

14. Cepoiu, A.-L. (2009), *Rolul activităților industriale în dezvoltarea așezărilor din spațiul metropolitan al Bucureștilor*, Editura Universitară.

15. Cercleux, A.-L., Merciu, F.-C., Merciu, G.-L. (2012), *Models of technical and industrial heritage re-use in Romania*, Landscape, Environment, European Identity, 4-6 November, 2011, Bucharest, Procedia Environmental Sciences 14(2012), pp. 216-225, http://www.sciencedirect.com/ science/article/pii/S1878029612004914

BCU "LUCIAN BLAGA" CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

16. Cercleux, A.-L., Peptenatu, D., Merciu, F.-C. (2015), *Structural Dynamics of Tertiary Activities in Industrial Parks in Bucharest, Romania*, Acta geographica Slovenica, 55-2, pp. 271-281.

17. Cervero, R. (2007), *Transit and the Metropolis: Finding Harmony*, from *The Transit Metropolis: A Global Inquiry* (1998), pp. 89-96, în Wheeler S. M., Beatley T. – editori, *The Sustainable Urban Development Reader*, Urban Reader Series, Routledge.

18. Choay, F. (2002), *Urbanismul, utopii şi realităţi*, [Trad. Kázmér Kovács], Colecţia Spaţii Imaginate, Editura Paideia & Simetria, Bucureşti.

19. Choay, F. (2011), *Pentru o antropologie a spaţiului*, [Trad. Kázmér Kovács], Biblioteca Urbanismul. Serie Nouă, Registrul Urbaniştilor din România, Bucureşti.

20. Chourabi, H., Nam, T., Walker, S., Gil-Garcia, J. R., Mellouli, S., Nahon, K., Pardo, T. A, Scholl, H. J. (2012), *Understanding Smart Cities: An Integrative Framework*, 2012 45th Hawaii International Conference on System Sciences, pp. 2289-2297, https://www.ctg.albany.edu/publications/journals/hicss_2012_smartcities/hicss_2012_smartcities.pdf

21. Chouvet, C. (2007), *Les quartiers durables : un exemple de démarche intégrée et participative*, Comité 21 Angenius. http://www.crpve91.fr/Base_documentaire/opac_css/doc_num.php?explnum_id=172

BCU IAŞI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

22. Claval, P. (1977), *La nouvelle géographie*, Collection Que sais-je ?, Presses Universitaires de France, Vendôme.

23. Claval, P. (1981), *La logique des villes. Essai d'urbanologie*, Collection Géogrpaphie économique et sociale Tome XV, Litec (Librairies Techniques), Paris.

24. Claval, P. (2007), *De la logique des villes aux ressorts de l'urbanité*, pp. 61-80, în Da Cunha A., Matthey L. – coordonatori, *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Laussane.

25. Copoeru, I. (2001), *Spațiu-prezență-loc. O abordare structural-fenomenologică*, pp. 15-28, în Mihali C. – coordonator, *Altfel de spații*, Colecția Spații Imaginate, Editura Paideia & Simetria, București.

26. Crăciun, C. (2008), *Metabolismul urban. O abordare neconvențională a organismului urban*, Editura Universitară „Ion Mincu", București.

27. Cuthbert, A. R. (2006), *The form of cities. Political Economy and Urban Design*, Blackwell Publishing.

28. De La Broise, P., Gellereau, M. (2004), *De l'atelier à l'atelier : la friche industrielle comme lieu de médiation artistique*, Culture & Musées, 4, pp. 19-35, doi : 10.3406/pumus.2004.1201.
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pumus_1766-2923_2004_num_4_1_1201

BCU IAȘI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

29. Deycke, P.-H. (1982), *Economie et planification urbaines. 2 / Théories et modèles,* Collection Thémis Sciences Economiques, Presses Universitaires de France.

30. Dobbs, R., Remes, J. (2015), *The Shifting Urban Economic Landscape*, pp.18-50, în Glaeser E., Joshi-Ghani A. – editori, *The Urban Imperative. Towards Competitive Cities*, University Press, Oxford.

31. Duțescu, C. (2007), *Tehnologii ecologice - Arhitectura devine dezvoltare durabilă* -, Analele Arhitecturii, 1, pp. 131-133

32. Erdeli, G., Ianoş, I. (1983), *Mari concentrări urbane ale lumii*, Colecția Știința pentru toți. Cunoştințe despre om şi societate, Editura Științifică şi Enciclopedică, București.

33. Erdeli, G., Cândea, M., Braghină, C., Costachie, S., Zamfir, D. (1999), *Dicționar de geografie umană*, Editura Corint, Bucureşti.

34. Erdeli, G., Dumitrache, L. (2009), *Geografia populației mondiale*, Ediția a IV-a revăzută şi actualizată, Editura Universitară, București.

35. Fleseriu, A., Eszter, P. (2012), *Identități postcomuniste*, pp. 132-143, în Stoian I., Calciu D. - coordonatori, *Orașul posibil. Intervenții în spațiul urban postcomunist*, Editura Tact, Cluj-Napoca.

36. Gehl, J., Svarre, B. (2015), *Cum se studiază viața urbană*, [Trad. Silvia Gugu], Igloo Media, Arhitectură, Design, Patrimoniu, București.

BCU IAȘI CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

37. Girardet, H. (2007), *The metabolism of cities*, from *Creating Sustainable Cities* (1999), pp. 125-132, în Wheeler S. M., Beatley T. – editori, *The Sustainable Urban Development Reader*, Urban Reader Series, Routledge.

38. Gourou, P. (1973), *Pour une géographie humaine*, Flammarion, Paris.

39. Graham, D., Spence, N. (1995), *Contemporary Deindustrialisation and Tertiarisation in the London Economy*, Urban Studies, 32- 6, pp. 885-911.

40. Hardouin-Lemoine, M. (2001), *L'analyse comparative transnationale: le problème du vocabulaire, exemple appliqué à la thématique de la reconversion industrielle dans les écrits français et anglo-saxons,* ESO Espaces et Sociétés, Travaux et documents 16, pp. 65-69

41. Henderson, J. V. (2015), *Urbanisation and the Geography of Development*, pp. 51-88, în Glaeser E., Joshi-Ghani A. – editori, *The Urban Imperative. Towards Competitive Cities*, University Press, Oxford.

42. Ianăş, A. (2009), *Tipul de locuire caracteristic României în diferite perioade*, pp. 56-72, în Voiculescu S. (editor), Creţan R., Ianăş A., Satmari A., *The Romanian Post-socialist City: Urban renewal and Gentrification*, Editura Universităţii de Vest.

43. Ianoş, I. (2004), *Dinamica urbană: aplicaţii la oraşul şi sistemul urban românesc*, Editura Tehnică, Bucureşti.

BCU "LUCIAN BLAGA" BABEŞ-BOLYAI UNIVERSITY LIBRARY

44. Ianoş, I., Heller, W. (2006), *Spaţiu, economie şi sisteme de aşezări*, Editura Tehnică, Bucureşti.

45. Ianoş, I., Humeau, J.-B., Tălângă, C., Braghină, C., Ancuţa, C., Bogdan, L. (2010), *Ethics of space and the treatment of most disadvantaged areas,* Carpathian Journal of Earth and Environmental Sciences, 5-2, pp. 211-217.

46. Isnard, H. (1978), *L'espace géographique*, Collection Le Géographe, Presses Universitaires de France, Vendôme.

47. Isnard, H., Racine, J.-B., Reymond, H. (1981), *Problématiques de la géographie*, Collection Le Géographe, Presses Universitaires de France, Paris.

48. Janin, C., Andres, L. (2008), *Les friches: espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires ?*, Annales de géographie 5(663), pp. 62-81. doi 10.3917/ag.663.0062.
http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2008-5-page-62.htm

49. Jurgiu, A., Costea, C. (2012), *Spaţiul nici-nici, spaţiul ori-ori*, pp. 64-67, în Stoian I., Calciu D. - coordonatori, *Oraşul posibil. Intervenţii în spaţiul urban postcomunist*, Editura Tact, Cluj-Napoca.

50. Kahn, M. E. (2015), *Sustainable and Smart Cities*, pp. 309-335, în Glaeser E., Joshi-Ghani A. – editori, *The Urban Imperative. Towards Competitive Cities*, University Press, Oxford.

BCU IAŞI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

51. Kaplan, D., Wheeler, J., Holloway, S. (2009), *Urban Geography*, Second edition, John Wiley & Sons, Inc., U.S.A.

52. Kennedy, C., Pincetl, S., Bunje, P. (2011), *The study of urban metabolism and its applications to urban planning and design*, Environmental Pollution, 159 (8-9), August - September 2011, pp. 1965–1973, Selected papers from the conference Urban Environmental Pollution: Overcoming Obstacles to Sustainability and Quality of Life (UEP2010), 20-23 June 2010, Boston, USA. http://www.sciencedirect.com.am.enformation.ro/science/article/pii/S0269749110004781

53. Laborde, P. (1997), *Les espaces urbains dans le monde*, 2e édition revue et augmentée, Série « géographie », Éditions Nathan.

54. Lambert, A.J.D., Boons, F.A. (2002), *Eco-industrial parks: stimulating sustainable development in mixed industrial parks*, Technovation 22, pp. 471–484.

55. Le Goix, R. (2005), *Villes et mondialisation: le défi majeur du XXIe siècle*, CQFD, Ellipses, Paris.

56. Lefèvre-Farcy, J.-F. (1992), *La révolution tertiaire: services, emploi et croissance*, Revue française d'économie, 7-1, pp. 139-166, doi: 10.3406/rfeco.1992.1303. http://www.persee.fr/doc/rfeco_0769-0479_1992_num_7_1_1303

57. Manzagol, C. (1980), *Logique de l'espace industriel*, Collection Le géographe, Presses Universitaires de France.

BCU "LUCIAN BLAGA" UNIVERSITY LIBRARY

58. Moser, G. (2009), *Introducere în psihologia mediului*, [Trad. Monica Salvan], Seria Collegium. Psihologie, Editura Polirom, Iaşi.

59. Mussinelli, E., (2013), *Scenarii de transformare urbană*, pp. 136-175, în Rotaru I., Rotaru F - coordonatori, 2013, *Managementul schimbării urbane. Urban change management*, Editura Universităţii din Bucureşti.

60. Pacione, M. (2003), *Urban Geography. A global perspective*, Routledge, Taylor and Francis Group.

61. Paris, T. (2010), *Des industries culturelles aux industries créatives : un changement de paradigme salutaire ?*, tic&société, 4-2, Industries créatives avec ou sans TIC ?, pp. 41-64. http://ticetsociete.revues.org/871

62. Polèse, M. (1988), *La transformation des économies urbaines: tertiarisation, délocalisation et croissance économique*, Cahiers de recherche sociologique, 6-2 (11), pp. 13-25. http://id.erudit.org/iderudit/1002046ar

63. Popa, N. (2007), *Mutaţii social-economice în zona de frontieră din vestul României*, pp. 175-191, în Popa N. - coordonator, Bioteau E., Pavel S., Işfănescu R., *Banatul. Identitate, Dezvoltare, Colaborare regională*, Editura Mirton, Timişoara.

64. Pratt, A. C. (2009), *The creative and cultural economy and the recession*, Editorial Geoforum, Geoforum 40/2009, pp. 495–496, Elsevier Ltd, doi:10.1016/j.geoforum. 2009.05.002.

BCU "ASTRA" UNIVERSITY LIBRARY

65. Pucher, J., Komanoff, C., Shimek, P. (2007), *Bicycling Renaissance in North America?*, from *Transportation Research A* (1999), pp. 104-110, în Wheeler S. M., Beatley T. – editori, *The Sustainable Urban Development Reader*, Urban Reader Series, Routledge.

66. Pumain, D. (1982), *La dynamique des villes*, Collection Géographie Economique, Economica, Paris.

67. Raffestin, C. (2007), *La ville dans tous ses états*, pp. 155-174, în Da Cunha A., Matthey L. – coordonatori, *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Laussane.

68. Reymond, H. (2007), *Une évolution urbaine émergente : de l'ancienne symbiose ville-campagne à la future synergie des parcs urbains*, pp. 207-220, în Da Cunha A., Matthey L. – coordonatori, *La ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Laussane.

69. Rotaru, F. (2013), *Cadrul teoretic*, pp. 23-78, în Rotaru I., Rotaru F. - coordonatori, 2013, *Managementul schimbării urbane. Urban change management*, Editura Universității din București.

70. Rotaru, I. (2013), *Schimbarea urbană*, pp. 93-125, în Rotaru I. și Rotaru F., *Managementul schimbării urbane. Urban change management*, Editura Universității din București.

71. Rozenblat, C. (2007), *Villes et réseaux « petits-mondes »*, pp. 81-103, în Da Cunha A., Matthey L. – coordonatori, *La*

BCU IAȘI / OVIDIUS UNIVERSITY LIBRARY

ville et l'urbain: des savoirs émergents, Presses polytechniques et universitaires romandes, Laussane.

72. Săgeată, R. (2010), *Geografie urbană*, Editura Universităţii Lucian Blaga, Sibiu.

73. Smargiassi, A., Fournier, M., Griot, C., Baudouin, Y., Kosatsky, T. (2008), *Prediction of the indoor temperatures of an urban area with an in-time regression mappingapproach*, Journal of Exposure Science and Environmental Epidemiology, 18-3, pp. 282-288, doi: 10.1038/sj.jes.7500588

74. Stan, A. (2001), *Periferia românească – ruptură şi realitate*, Arhitext Design, 2.

75. Timms, D. W. G. (1971), *The Urban Mosaic*: *Towards a Theory of Residential Differentiation*, University Press, Cambridge.

76. Tracey, D. (2012), *Grădinăritul în zonele urbane*, [Trad. Ligia Sendrea], Editura M.A.S.T., Bucureşti.

77. Tudora, I. (2009), *Case frumoase/case urâte în peisajul bucureştean*, pp. 51-63, în Mihăilescu V. – coordonator, *Etnografii urbane. Cotidianul văzut de aproape*, Seria Collegium. Sociologie. Antropologie, Editura Polirom, Iaşi.

78. Vale, B., Vale, R. (2007), *Principles of Green Architecture*, from *Green Architecture* (1991), pp. 188-192, în Wheeler S. M., Beatley T. – editori, *The Sustainable Urban Development Reader*, Urban Reader Series, Routledge.

79. Vandentorren, S., Bretin, P., Zeghnoun, A., Mandereau-Bruno, L., Croisier, A., Cochet, C., Riberon, J.,

BCU / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

Siberan, I., Declercq, B., Ledrans, M. (2006), *August 2003 Heat Wave in France: Risk Factors for Death of Elderly People Living at Home*, European Journal of Public Health, 16-6, pp. 583-591, doi: http://dx.doi.org/10.1093/eurpub/ckl063

80. Vergriete, Y., Labrecque, M. (2007), *Rôles des arbres et des plantes grimpantes en milieu urbain: revue de littérature et tentative d'extrapolation au contexte montréalais, Rapport d'étape destiné au Conseil régional de l'environnement de Montréal*, Institut de recherche en biologie végétale - IRBV, Jardin Botanique de Montréal, Université de Montréal. https://www.agrireseau.net/horticulture-pepiniere/documents/pdf891.pdf

81. Voiculescu, S. (2009), *Gentrification and urban renewal*, pp. 85-142, în Voiculescu S. (editor), Creţan R., Ianăş A., Satmari A., *The Romanian Post-socialist City: Urban renewal and Gentrification*, Editura Universităţii de Vest, Timişoara.

82. Yusuf, S., Nabeshima, K. (2005), *Creative industries in East Asia*, Cities, 22-2, pp. 109–122, Elsevier Ltd., doi:10.1016/j.cities.2005.01.001

83. ***, (2008), *L'anticipation des restructurations dans l'Union Europeenne*, AgirE - Anticiper pour une gestion innovante des restructurations en Europe, Rapport final mai 2008, 384 p. http://www.eui.eu/Documents/DepartmentsCentres/Law/ResearchTeaching/ResearchThemes/AgirE/AgirERapportFinalFR26052008.pdf

BCU IAŞI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

84. ***, (2011), *Territorial Agenda of the European Union 2020 - Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions*, Informal Ministerial Meeting of Ministers responsible for Spatial Planning and Territorial Development, 19th May 2011 Gödöllő, Hungary, 11 p. http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial_agenda 2020.pdf

85. ***, (2014), *World Urbanization Prospects*, 2014 Revision, United Nations New York, 27 p. http://esa.un.org/unpd/wup/highlights/wup2014-highlights.pdf

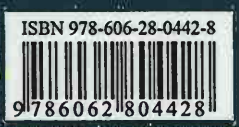
BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY

2016/R13/1

15 Lei

ISBN 978-606-28-0442-8



www.editurauniversitara.ro

BCU IASI / CENTRAL UNIVERSITY LIBRARY